

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Halo Saibold, Monika Knoche, Dr. Jürgen Rochlitz, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/6909 –**

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 Schleimhautreizzungen, 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 Betroffenenschutzmaßnahmen 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.

1. Welchen Bundesbehörden obliegen welche Zuständigkeiten über Teilaspekte der Desinsektion (Anordnung, Durchführung, Rückstandsproblematik, gesundheitlicher Verbraucherschutz etc.)?

Nach § 32 Abs. 2 des Luftfahrtverkehrsgesetzes werden die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Regelungen über die Bekämpfung der Verbreitung übertragbarer Krankheiten durch die Luftfahrt durch Rechtsverordnung erlassen. Zuständig sind das Bundesministerium für Gesundheit und das Bundesministerium für Verkehr.

Darüber hinaus obliegen gemäß § 13 des Bundesseuchengesetzes (BSeuchG) Anordnung und Durchführung von Bekämpfungsmaßnahmen der zuständigen Landesgesundheitsbehörde, wenn tierische Schädlinge festgestellt werden und die Gefahr begründet ist, daß durch sie Krankheitserreger verbreitet werden können. Im Falle der Desinsektion auf Flughäfen ist das Bundesland zuständig, in dem der Flughafen liegt.

Für die Rückstandsproblematik und den gesundheitlichen Verbraucherschutz ist das Bundesinstitut für gesundheitlichen Verbraucherschutz und Veterinärmedizin (BgVV) zuständig.

Unabhängig von diesen nationalen Regelungen bestehen im Rahmen der „Internationalen Gesundheitsvorschriften“ (IGV) der Weltgesundheits-Organisation (WHO) vom 25. Juli 1969 (BGBl. II S. 865) in der Fassung vom 10. April (BGBl. II S. 456), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 17. März 1982 (BGBl. II S. 286), Anordnungen zur Schädlingsbekämpfung im internationalen Luft- und Seeverkehr. Sie dienen der Bekämpfung von Vektoren (Mücken, Ratten), die Krankheitserreger aus endemischen Gebieten verschleppen können (Malaria, Gelbfieber, Pest). Die hierfür anzuwendenden Mittel und Verfahren richten sich nach Empfehlungen der WHO. Die WHO gibt z. B. über die „Technical Report Series of the WHO, Expert Committee on Vector Biology and Control“ von Zeit zu Zeit aktualisierte Empfehlungen zur Flugzeugentwesung heraus. Die Luftfahrtunternehmen sind gehalten, diesen Empfehlungen zu folgen und die Mittel sachgerecht anzuwenden.

Das Umweltbundesamt ist zuständige Behörde für die Prüfung der Wirksamkeit von Mitteln und Verfahren zur Desinfektion und der Auswirkung auf die Umwelt.

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 Innerräumen, unter denen auch mindestens ein gemeldeter Vergiftungsfall durch den Einsatz von Permethrin in Flugzeuginnenräumen ist, Permethrin als geeigneten Insektiziden Wirkstoff zur Durchführung der Desinfektion in Flugzeuginnenräumen?

Die Verwendung von Langzeitmitteln in Flugzeuginnenräumen, z. B. die des von der WHO empfohlenen Insektiziden Wirkstoffes Permethrin, wird als problematisch angesehen, weil persistente Stoffe über Monate bis Jahre in den Materialien verbleiben und somit eine Exposition für den Menschen darstellen können. In schwer zugänglichen Bereichen von Flugzeugen, d. h. nicht in den Passagierkabinen und von der Flugzeugbesatzung genutzten Räumen in Flugzeugen, ist die Anwendung von schwer verdampfenden, materialschonenden Langzeitmitteln jedoch unter Abwägung der Vor- und Nachteile vertretbar.

3. Plant die Bundesregierung Untersuchungen zu Langzeitschäden bei Personen, die Pyrethroiden in niedrigen Konzentrationen über einen längeren Zeitraum ausgesetzt sind?

Das BgVV wird im Laufe des Jahres 1997 eine klinische Studie in Auftrag geben, in der geprüft werden soll, ob bei Schädlingsbekämpfern, die bekanntermaßen besonders hoch gegenüber Pyrethroiden exponiert sind, gesundheitliche Schädigungen durch den Umgang mit pyrethroidhaltigen Schädlingsbekämpfungsmitteln angenommen werden können.

4. Sieht die Bundesregierung – vor dem Hintergrund, daß laut BgVV bei der Durchführung der Desinfektion in Flugzeuginnenräumen keine Anwender- und Betroffenenschutzmaßnahmen vorgesehen sind – Handlungsbedarf, um den Anwender- und Betroffenenschutz speziell bei Schwangeren, empfindlichen Personen wie Asthmatikern und Personen mit MCS-Syndrom und bei Flugbegleitern, künftig zu gewährleisten?

Das BgVV vertritt die Auffassung, daß Schädlingsbekämpfungen in Passagierflugzeugen gemäß WHO-Empfehlungen („WHO Technical Report Series 813“ 14. Report/1991) mit den dort genannten Mitteln und Verfahren nicht mehr dem Stand der Wissenschaft und Technik entsprechen.

Das Bundesministerium für Gesundheit hat deshalb im Februar 1995 gegenüber der WHO eine Novellierung der Empfehlungen angeregt. Im November 1995 fand auf Einladung der WHO zu diesen Fragen ein Expertentreffen in Genf statt. Die Ergebnisse sind in dem abschließenden „Report of the Informal Consultation on Air-

craft Disinsection“ niedergelegt, der als Basis für weitere Expertengespräche zur Neufassung der WHO-Empfehlungen dienen soll. Die Bundesregierung hält es aus den dargelegten Gründen für geboten, daß im Zuge der Überarbeitung der „WHO Technical Report Series 813“ insbesondere von der Anwendung der Maßnahmen zur Schädlingsbekämpfung in Gegenwart ungeschützter Personen und der Verwendung von Schädlingsbekämpfungsmittern mit Langzeitwirkung in den Passagierkabinen abgeraten werden soll.

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

Der Bundesregierung ist kein Fall einer gesundheitlichen Beeinträchtigung bei Piloten und auch keine dadurch bedingte Gefährdung der Flugsicherheit bekannt.

6. Zeigt 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?

Zur Beantwortung dieser Frage wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 4 Bezug genommen.

7. Plant die Bundesregierung einen Gesetzentwurf, in dem die Information der Passagiere über den Einsatz von Pyrethroiden zur Durchführung der Desinfektion, 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?

Die Bundesregierung wird derartige Maßnahmen prüfen.

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 Desinfektion, nämlich während der Flüge und als „residual treatment“, parallel durchführen?

In schwer zugänglichen Bereichen von Flugzeugen ist die Spotanwendung mit schwer verdampfenden, materialschonenden Langzeitmitteln zum Schutz gegen den Nachschlupf von Jungformen bestimmter Schädlinge aus Eiern, Eipaketen, Nymphen oder Exuvialformen zumeist unumgänglich. Sie werden gegen

versteckt lebende, kriechende Schädlinge (z. B. Schaben) eingesetzt. Diese Schädlinge können nicht nur als Krankheitsüberträger auftreten, sondern auch durch Einwanderung in Elektroapparaturen schwerwiegende technische Störungen erzeugen.

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?

In der Gefahrstoffverordnung sind bereits jetzt bestimmte Schädlingsbekämpfungsmittel aufgeführt, die nur von sachkundigen Schädlingsbekämpfern angewendet werden dürfen. Zudem wird gegenwärtig innerhalb der Bundesregierung ein Verordnungsentwurf über Verbote und Beschränkungen abgestimmt, in dem u. a. vorgesehen ist, daß weitere Schädlingsbekämpfungsmittel mit bestimmten Gefährdungsmerkmalen nur noch von sachkundigen Schädlingsbekämpfern ausgebracht werden dürfen. Für bestimmte Schädlingsbekämpfungsmittel, die zur Abgabe an den Verbraucher bestimmt sind, soll die Anzahl der einzusetzenden Wirkstoffe und wirkungsverstärkenden Stoffe beschränkt werden.

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

Wie bereits in der Antwort zu Frage 4 ausgeführt wurde, richtet sich die Desinsektion in Flugzeugen nach den IGV. Nur in diesem Rahmen kann die Bundesregierung – wie bereits geschehen – versuchen, Einfluß zu nehmen.

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?

Jedes Luftfahrzeug, das einen in einem Infektionsgebiet gelegenen Flughafen verläßt, ist nach den IGV von Insekten zu befreien (siehe auch Antwort zu Frage 1). Dies hat insbesondere Bedeutung im Luftverkehr zwischen tropischen Endemiegebieten und tropischen Gebieten, in denen sich die Krankheitsüberträger ausbreiten können. Die Entwicklung der Überträgermücken von Malaria und anderen Krankheitserregern ist an bestimmte Bedingungen gebunden, denen in Gebieten mit gemäßigtem Klima äußerst enge Grenzen gesetzt sind. In Einzelfällen kann es dennoch zum Ausbruch von Malaria auf oder in der Nähe von Flugplätzen kommen.

Es ist davon auszugehen, daß ohne eine Desinsektion zahlreiche Einschleppungen stattfinden würden. Aufgabe einer Seuchenbekämpfung ist es, möglichst alle Infektionsquellen, so auch nach Deutschland gelangte infizierte Mücken, auszuschalten.

Wenn die Empfehlungen der WHO über Kurzzeitwirkungsaerosole befolgt werden, ist bei sachgerechter Anwendung dieser Mittel das Risiko einer toxikologisch oder sicherheitstechnischen negativen Beeinflussung von Crew, Passagieren und Transportgut sehr gering.

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?

Die Verschleppung von mit Krankheitserregern infizierten Insekten von Deutschland in andere Länder ist ohne jegliche Bedeutung. Eine Desinsektion ist nicht notwendig.

13. Wie schätzt die Bundesregierung das relative Risiko einer Verschleppung von Vektoren in Flugzeuginnenräumen im Verhältnis zu anderen Verschleppungswegen ein?

Die Verschleppung von mit Krankheitserregern infizierten Insekten ist auch auf Schiffen möglich. Jedoch ist ein Verschleppungsrisiko durch Flugzeuge größer, bedingt durch die relativ kurzen Flugzeiten und dem klimatisierten Innenraum. Die Schädlingsbekämpfung auf Schiffen im internationalen Seeverkehr richtet sich auf andere Vektoren (Rattenbekämpfung).

14. Welche Möglichkeiten der Einflußnahme auf die Empfehlungen von WHO und ICAO zur Durchführung der Desinsektion sieht die Bundesregierung?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

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?

Die Vorschläge des Pestizid Aktions-Netzwerk (PAN e.V.) für Alternativen zur Desinsektion von Passagierflugzeugen sind dem BgVV bekannt. Das BgVV plant in einem Sachverständigengespräch u. a. mit der Lufthansa Alternativen bzw. Verbesserungen bei der Desinsektion von Passagierflugzeugen zu diskutieren,

wobei die Vorschläge des PAN in die geplanten Diskussionen einbezogen werden.

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?

Wie in der Antwort zu Frage 15 ausgeführt, wird das BgVV Sachverständigengespräche durchführen. Es ist beabsichtigt, das Ergebnis dieser Gespräche in einem Bericht zusammenzufassen. Die sich daraus ergebenden Vorschläge werden anschließend von der Bundesregierung geprüft.

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?

Solche Bestrebungen gibt es zur Zeit nicht.

18. Gibt es andere Gründe, z. B. die Tötung von Schaben, aus denen die Bundesregierung die Durchführung der Desinsektion mit Pyrethrumbasis oder Pyrethroiden in Flugzeuginnenräumen für notwendig hält?
Wenn ja, welche und warum?

Hinsichtlich der gesundheitlichen Bewertung von Pyrethroiden wird auf die Antworten zu den Fragen 2, 4, 15 und 16 verwiesen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333