

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Informationen über kontaminierte Kabinenluft an Bord von Verkehrsflugzeugen

Auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 13. Februar 2009 (Bundestagsdrucksache 16/12023) bezüglich kontaminierter Kabinenluft an Bord von Verkehrsflugzeugen haben wir von der Bundesregierung am 5. März 2009 eine Antwort erhalten (Bundestagsdrucksache 16/12179). Aus dieser Antwort und aufgrund neuer Informationen durch einen Beitrag der WDR-Sendung „markt XL“ vom 9. März 2009 (<http://www.wdr.de/tv/markt/>) ergeben sich für uns weitere Fragen.

So räumt die Bundesregierung in ihrer Antwort ein, dass das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) seit 2004 insgesamt 156 Meldungen erfasst habe, die sich auf Rauch oder Geruch im Flugzeug beziehen würden und somit möglicherweise von der Kontamination der Kabinenluft ausgegangen werden könne. Hinzu kommt, dass es laut einer Äußerung des Frankfurter Rechtsanwalts Ulrich Fischer, der einen Lufthansa-Kapitän in einem Arbeitsgerichtsverfahren vertritt, seitens der Lufthansa Anweisungen an die Piloten gebe, solche Vorfälle bei ihren Vorgesetzten und nicht bei den zuständigen öffentlichen Stellen zu melden (WDR-Sendung „markt XL“ vom 9. März 2009).

Auch hat es nach Herausgabe der beiden Lufttüchtigkeitsanweisungen in den Jahren 2001 und 2003 bei den davon betroffenen Flugzeugmustern (BAe 146/Avro Regionaljet) immer wieder Vorfälle mit Ölrückständen in der Kabinenluft gegeben, die auch dem LBA und der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) angezeigt wurden. Durch die Proben der ARD wurde dies noch einmal bestätigt. Dabei geht die Bundesregierung gemäß ihrer Antwort zu Frage 2 davon aus, dass das Einatmen von erhitzten Triebwerksöldämpfen für Passagiere und Besatzungen nicht unbedenklich ist. Dies wirft für uns weitere Fragen auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmen wurden seitens der Bundesregierung, des LBA und der BFU aufgrund der vorliegenden 156 Fälle eingeleitet?
Wenn keine eingeleitet wurden, warum nicht?
2. Wie viele Meldungen liegen dem LBA und der BFU in Bezug auf derartige Vorfälle mit dem Luftfahrzeugmuster Boeing 757 vor?

3. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, dass ein Großteil der meldepflichtigen Fälle nicht bei den zuständigen Behörden gemeldet wird?
Wenn ja, welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um dies zu ändern?
4. Wie viele Meldungen über konkrete Vorfälle mit Ölrückständen in der Kabinenluft nach der Herausgabe der beiden Lufttüchtigkeitsanweisungen in den Jahren 2002 und 2003 liegen dem LBA und der BFU vor?
5. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung daraufhin ergriffen?
6. Seit wann und in welcher Form berücksichtigt die Bundesregierung die Erkenntnis über die vom Einatmen erhitzter Triebwerksöldämpfe ausgehenden Gefahren bei der gesetzlich vorgeschriebenen Gefährdungsanalyse?
7. Inwieweit teilt die Bundesregierung die in dem o. g. Fernsehbeitrag vom 9. März 2009 vorgetragene These über die gesundheitsschädigende Wirkung von Trikresylphosphat (TCP)?
8. Hat die Bundesregierung Studien in Auftrag gegeben bzw. wird sie Studien in Auftrag geben, um die gesundheitsschädigende Wirkung von Trikresylphosphat (TCP) epidemiologisch zu untersuchen?

Berlin, den 20. März 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion