

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann,
Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/12388 –**

Informationen über kontaminierte Kabinenluft an Bord von Verkehrsflugzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Zuständig für die technische Sicherheit der Verkehrsflugzeuge in Europa sind in erster Linie die Luftfahrtunternehmen, welche die Lufttüchtigkeit der Flugzeuge

aufrecht erhalten müssen. Bei wiederkehrenden Mängeln, welche auf einen Konstruktionsfehler schließen lassen, hat der Entwicklungsbetrieb Abhilfemaßnahmen zu entwickeln und zu überwachen. Dies wird von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) überwacht. Das LBA kann in seiner Funktion der Aufsicht über die deutschen Luftfahrtunternehmen nur darauf achten, dass Beanstandungen dieser Art umgehend behoben werden, für konstruktive Änderungen ist die EASA federführend.

1. Welche Maßnahmen wurden seitens der Bundesregierung, des LBA und der BFU aufgrund der vorliegenden 156 Fälle eingeleitet?

Wenn keine eingeleitet wurden, warum nicht?

Bei den 156 genannten Meldungen an die BFU oder das LBA seit 2004, welche sich auf Geruchsbelästigung in der Kabine bezogen, war Ölgeruch durch beschädigte Dichtung im Triebwerk nur eine von mehreren Beanstandungen wie elektrischer Geruch, weißer Rauch durch ein beschädigtes Klimagerät, Geruch verursacht durch APU (Hilfsgasturbine), Gummigeruch, Geruch verursacht durch Enteisungsflüssigkeit in der APU, Schmorgeruch, Geruch nach verbranntem Kunststoff.

Im Rahmen der Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen hat sich das LBA darüber berichten lassen, wie die Flugzeugbesatzungen beim Auftreten von Gerüchen in der Kabine eine Verbesserung der Luftqualität im Flugzeug erreicht haben z. B. durch eine der jeweiligen Situation angepasste Bedienung der Klimaanlage.

Im konkreten Fall des Flugzeugmusters BAe 146/AVRO Regionaljet wurden die Behörden LBA und BFU durch den Sicherheitspiloten eines Luftfahrtunternehmens mit mehreren Flugzeugen dieses Musters über die langfristig durchgeführten Maßnahmen zur Behebung der Geruchsbelästigung im Flugzeug informiert. Dabei wurden u. a. 55 Triebwerke und 42 APUs gewechselt und darüber hinaus verbesserte Dichtungen im Zapfluftbereich eingebaut. Weitere Maßnahmen betrafen die Modifikation der APU mit einem Ejector-System und einer verbesserten Generatorabdichtung. Nach einer mechanischen Zerlegung eines Bauteils der von der APU betriebenen Klimaanlage und anschließender Kontrolle der freigelegten Airbox wurden getrocknete Rückstände von Flugzeugenteisungsflüssigkeit als Ursache für die Geruchsbelästigung festgestellt. Diese im Labor erhitzten Rückstände ähneln im Geruch stark dem von verbranntem Öl. Im Ergebnis dieser Untersuchung wurden verkürzte Reinigungsintervalle für die Airbox vom Luftfahrtunternehmen festgelegt. Auf Grund der durchgeführten Maßnahmen hat sich die Anzahl der gemeldeten Fälle von Geruchsbelästigung im Flugzeug reduziert. Die im Auftrag des Luftfahrtunternehmens in einem unabhängigen Labor untersuchten Proben, die von der Oberfläche der Kabineninnenverkleidung abgenommen wurden, ergaben keinen Hinweis auf Verunreinigung durch Trikesylphosphat (TCP).

2. Wie viele Meldungen liegen dem LBA und der BFU in Bezug auf derartige Vorfälle mit dem Luftfahrzeugmuster Boeing 757 vor?

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen dem LBA zehn Meldungen bezüglich Geruchsbelästigung in der Flugzeugkabine der Boeing 757 vor. Davon betrifft keine der Meldungen das Auftreten von Ölgeruch in der Kabine. Ursachen für die Reports waren Papier im Ofen, Cateringaufkleber im Ofen, defekte Kaffeemaschine, Rauchentwicklung im Abfalleimer der Toilette, verschmorte Verkabelung und Kunststoffverkleidung.

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?

In Abhängigkeit von der praktizierten Meldedisziplin auf der Basis der bestehenden gesetzlichen Vorschriften erhält das LBA Meldungen über sicherheitsrelevante Ereignisse in der Luftfahrt. Ob in allen Fällen eine konsequente Einhaltung der Vorschriften durch das Personal der Luftfahrtunternehmen gegeben ist, kann nicht immer nachvollzogen werden. Durch Informationsveranstaltungen im LBA und bei den Luftfahrtunternehmen wurde mittels Präsentationen und in Gesprächen mit dem Leitungspersonal des Flugbetriebs auf eine Verbesserung des Meldeverhaltens hingewirkt.

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?

In der zentralen Datenbank des LBA sind 16 Meldungen über Ölgeruch im Flugzeug enthalten.

5. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung daraufhin ergriffen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

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?

Die Erkenntnis, dass die von den Triebwerken entnommene Zapfluft keine gesundheitsschädlichen Stoffe enthalten darf, besteht seit Einführung der Triebwerkstechnologie in den 60er Jahren und wird in Form von Forderungen in den Bauvorschriften für Flugzeuge berücksichtigt.

7. Inwieweit teilt die Bundesregierung die in dem o. g. Fernsehbeitrag vom 9. März 2009 vorgetragene These über die gesundheitsschädigende Wirkung von Trikresylphosphat (TCP)?

Die konkreten Inhalte dieser These sind nicht bekannt.

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?

Nein

