

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Hans-Joachim Hacker, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Verantwortung für die Sicherheit von Passagieren und Besatzungen in Verkehrsflugzeugen infolge kontaminierter Kabinenluft**

Seit Jahren berichten Flugzeugbesatzungen und Passagiere von Vorfällen, bei denen durch Verunreinigungen der Zapfluft für die Kabine und das Cockpit gesundheitliche Beeinträchtigungen aufgetreten sind. Eine mögliche Ursache dafür kann das Eindringen von Dämpfen aus erhitztem Triebwerksöl in das Zapfluftsystem sein, das der Frischluftversorgung der Passagierkabine und des Cockpits dient. Damit verbunden sind Sicherheitsrisiken für die Gesundheit und das Leben von Besatzungen und Passagieren.

Experten warnen seit Jahren davor, dass bei defekten Dichtungen gesundheitsschädliche Stoffe wie das Nervengift Trikresylphosphat (TKP) mit der Zapfluft ins Cockpit und in die Passagierkabine gelangen können. Diese Warnungen hatte eine Expertenanhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages am 21. September 2011 bestätigt.

Seit Monaten beschäftigen sich Tourismus- und Verkehrspolitikern des Deutschen Bundestages mit den Ursachen und offensichtlichen Risiken kontaminierter Kabinenluft aus dem Zapfluftsystem der Triebwerke von Passagiermaschinen. Die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben mit Anträgen im Deutschen Bundestag die Bundesregierung aufgefordert, Maßnahmen einzuleiten, um die Ursachen der Luftbelastung in Passagiermaschinen aufzuklären und in der Folge die Risiken für Besatzungen und Passagiere zu beseitigen. Die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP haben beide Anträge in den Ausschüssen und in der abschließenden Lesung im Deutschen Bundestag am 28. September 2012 abgelehnt.

Auch bei dem jetzt bekannt gewordenen Vorfall mit einem Airbus 319 von Germanwings (Flug 753 am 19. Dezember 2010), der beim Anflug auf den Flughafen Köln/Bonn nur durch das beherzte Reagieren des Kapitäns einer Katastrophe entging, spielten Probleme infolge von Belastungen der Kabinenluft eine Rolle.

Das Eingeständnis der Lufthansa (DIE WELT, 4. Oktober 2012), dass „in diesem Jahr sogar mehrere Triebwerke an den Flaggschiffen des Typs Airbus 380 gewechselt [wurden], bis zu sechs Mal in der Woche – weil Geruchsprobleme in der Kabine auftraten“, verdeutlicht den Handlungsbedarf. Die Lufthansa befasse sich seit mehr als einem Jahr mit diesem Thema. So hat beispielsweise der Turbinenhersteller Rolls-Royce auf Lufthansa-Initiative für das Triebwerk eine Modifikation entwickelt, die schon in eine ganze Reihe von Triebwerken eingebaut wurde (DIE WELT, 4. Oktober 2012).

Spätestens nach Vorliegen des Zwischenberichtes der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), die seit Jahren Vorfälle über die Belastungen von Kabinenluft dokumentiert, über den Vorfall am 19. Dezember 2010 wird deutlich, dass es einen Zusammenhang zwischen kontaminierter Kabinenluft und der Gesundheitsgefährdung für Crew und Passagiere gibt.

Auffällig ist, dass der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, nach einer Meldung von „SPIEGEL ONLINE“ vom 14. Oktober 2012 vor einer Zunahme von Zwischenfällen, bei denen giftige Öldämpfe in die Kabinenluft von Passagierflugzeugen gelangen, warnt. „In Deutschland ist die Anzahl der eingehenden Störungsmeldungen zum Thema Ölgeruch stetig gestiegen“, heißt es in seinem Schreiben an den EU-Verkehrskommissar Siim Kallas. In diesem Zusammenhang wird auf den Vorfall mit einer Germanwings-Maschine am 19. Dezember 2010 verwiesen, bei dem es beinahe zu einem Absturz gekommen ist. Im auffallenden Gegensatz hierzu stehen die Berichte des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages (Ausschussdrucksache 17(15)424) sowie den Ausschuss für Tourismus des Deutschen Bundestages (Ausschussdrucksache 17(20)45) zum Thema „Kontaminierte Kabinenluft im Luftverkehr“. In diesen Berichten wird erneut das Bestehen eines grundsätzlichen Problems infrage gestellt und ausgeführt, dass konkrete Nachweise von tatsächlichen Zusammenhängen zwischen Kabinenluftverunreinigungen und Erkrankungen von Piloten und Passagieren nicht vorliegen würden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist die Zusammenarbeit zwischen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) bei der Feststellung von Vorfällen infolge kontaminierter Kabinenluft organisiert?
2. Wird die Bundesregierung regelmäßig über die bei der BFU gemeldeten Vorkommnisse in Kenntnis gesetzt, und wenn ja, in welchen Zyklen?
3. In welcher Weise hat das BMVBS die seit langem bekannten Probleme infolge kontaminierter Kabinenluft in den letzten Jahren aufgegriffen, und welche Maßnahmen zur Untersuchung der Ursachen und deren Abstellung wurden konkret ergriffen oder initiiert (bitte Maßnahmen und Zeitpunkte nennen)?
4. Warum hat die Bundesregierung nach der Anhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages am 21. September 2011 zu Problemen infolge kontaminierter Kabinenluft das Parlament nicht über die Erkenntnisse und Mitteilungen der BFU und ggf. anderer Behörden über Vorkommnisse infolge von Belastungen der Kabinenluft in Passagierflugzeugen und deren Ursachen informiert?
5. Welche Informationen hat die Bundesregierung den Koalitionsfraktionen über vorliegende Erkenntnisse der BFU und aus weiteren Quellen über Risiken infolge kontaminierter Kabinenluft im Zusammenhang mit der Beratung zu den Anträgen der Fraktion der SPD „Flugzeugbelastungen und Reisende vor kontaminierter Kabinenluft schützen“ (Bundestagsdrucksache 17/7611) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Kontaminierte Kabinenluft in Flugzeugen unterbinden“ (Bundestagsdrucksache 17/7480) gegeben, die dann von den Koalitionsfraktionen im parlamentarischen Verfahren abgelehnt wurden?
6. Seit wann hatte die Bundesregierung Kenntnis über das Vorkommnis mit dem BFU-Aktenzeichen 5X018/10, und wie wurde sie in Kenntnis gesetzt?

7. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus diesem Vorfall, bei dem beide Piloten nur unter Hinzunahme der Sauerstoffmasken mit letzter Kraft das Flugzeug sicher landen konnten?
8. Wie kommt die Bundesregierung in ihren Berichten an die Ausschüsse des Deutschen Bundestages zu der Feststellung, dass es keine konkreten Nachweise über Zusammenhänge zwischen Kabinenluftverunreinigungen und Erkrankungen von Piloten und Passagieren gibt?
9. Wie ist der Sachverhalt zu bewerten, dass nach dem Vorfall am 19. Dezember 2010 bei beiden Piloten auffällige Sauerstoffsättigungswerte im Blut gemessen wurden und beim Copiloten noch am Folgetag bei der Blutanalyse zwei auffällige Werte im Bereich der Klinischen Chemie festgestellt wurden und dieser für über sechs Monate flugdienstuntauglich war?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Auskunft der BFU, dass sie zwar eine Meldung von Germanwings erhalten habe, diese aber anscheinend so formuliert war, dass eine Untersuchung nicht notwendig erschien und somit erst ein Jahr später die Untersuchungen aufgenommen werden konnten, ohne dann auf Beweismittel, wie Flugschreiber oder Voice Recorder (DIE WELT, 28. September 2012) zurückgreifen zu können?
11. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die Widersprüche im Zusammenhang mit der Meldung des Vorfalls am 19. Dezember 2010 aufzuklären, die Verantwortlichkeiten festzustellen, und ist ein Bußgeldverfahren eingeleitet worden?
12. Trifft es zu, dass, wie „DIE WELT“ am 28. September 2012 berichtete, der Vorfall mit dem BFU-Aktenzeichen 5X018/10 im BMVBS untersucht wurde, und welches Ergebnis wurde hierbei ermittelt?
13. Trifft es zu, dass dem BMVBS bereits im November 2010 in einem Schreiben des Luftfahrt-Bundesamtes mitgeteilt wurde, dass meldepflichtige Störungen den zuständigen Behörden durch deutsche Fluglinien oftmals nicht angezeigt werden (SPIEGEL ONLINE, 7. Oktober 2012)?
14. Wie gewährleistet die Bundesregierung die Einhaltung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt durch deutsche Fluggesellschaften?
15. Wie gewährleistet die Bundesregierung das Recht der Flugpassagiere, bei Vorkommnissen in Verbindung mit kontaminierter Kabinenluft als Verbraucher und Verbraucherinnen informiert zu werden?
16. Wie sichert die Bundesregierung die Einhaltung der Meldepflicht gegenüber der EU-Kommission über Vorkommnisse mit kontaminierter Kabinenluft durch die Luftverkehrsunternehmen und damit die Gewährleistung der Flugsicherheit?
17. Welchen Inhalt hat das Schreiben des Bundesverkehrsministers an den EU-Kommissar Siim Kallas, in dem auf die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Verhinderung der Kontamination von Kabinenluft verwiesen wird (bitte als Anlage der Antwort beifügen)?
18. Sind der Bundesregierung Messverfahren bekannt, mit denen gesundheits-schädliche Bestandteile im Zapfluftsystem zur Versorgung von Kabine und Cockpit mit Frischluft festgestellt werden können, und wenn ja, welche?
19. Wird das vom Umweltbundesamt im Rahmen des Umweltforschungsplanes 2013 vorgeschlagene Vorhaben zur Untersuchung der Thematik „Luftqualität in Flugzeuginnenräumen“ umgesetzt, und enthält es auch eine Messung am Zapfluftsystem während des Flugbetriebes?

20. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, dass die Lufthansa mit dem Triebwerkshersteller Rolls-Royce bereits seit einem Jahr an einer Modifikation der Triebwerke arbeitet, um die Problematik der Geruchsprobleme in der Kabine der Flugzeuge des Typs Airbus 380 zu beseitigen, und wenn ja, seit wann?
21. Wird mit dieser Modifikation ein Eindringen von gesundheitsgefährdenden Verbrennungsrückständen in die Zapfluft verhindert, und kann dieses Verfahren verallgemeinert werden?
22. Wie viele Flugzeuge sind mit den so modifizierten Triebwerken bei welchen Fluggesellschaften bereits im Einsatz?
23. Sieht die Bundesregierung ein Handlungserfordernis aus der derzeitigen Situation, dass bei der Feststellung von Unregelmäßigkeiten bei der Versorgung von Cockpit und Kabine mit Frischluft die BFU über keine technischen Mittel verfügt, Ursachen und Umfang der Belastung feststellen zu können bzw. dass die Ausstattung einer signifikanten Zahl von Flugzeugen mit geeigneten Messgeräten wie speziellen Gaschromatographen zu teuer sei?
24. Ist die Bundesregierung mit den deutschen Fluggesellschaften und/oder Flugzeugherstellern im Gespräch über eine Strategie zur Entwicklung technischer Lösungen des Problems der kontaminierten Kabinenluft?
25. Ist der Bundesregierung die Technik der Firma Boeing, Zapfluft nicht an den Turbinen zu gewinnen, bekannt, und wenn ja, hält sie dieses Konzept für geeignet, das technische System der Turbinenzapfluft abzulösen?

Berlin, den 24. Oktober 2012

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**