

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Nicole Maisch, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Maßnahmen gegen kontaminierte Kabinenluft im Luftverkehr

Das Thema Kabinenluft wurde beim Ministerrat der Verkehrsminister der Europäischen Union am 29. Oktober 2012 erstmals angesprochen. Dabei waren neben Deutschland auch einige andere Mitgliedstaaten besorgt, unter anderem Italien und Spanien. Die Bundesregierung kündigte an, das Thema Kabinenluft nun weiter mit Nachdruck verfolgen zu wollen. Einen Maßnahmenkatalog oder gezielte Einzelmaßnahmen sind aber bislang nicht vorgelegt worden. Dabei gilt es nicht nur die Gefahren von Öldämpfen, sondern auch von gesundheitsschädlichen Ozonwerten, dem Einsatz von Pestiziden und erhöhter Strahlenbelastung gepaart mit einer äußerst geringen Luftfeuchtigkeit zu berücksichtigen.

Das Schreiben des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, an den zuständigen Kommissar Siim Kallas war maßgeblich aus Erkenntnissen aus der letzten Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aus dem Mai 2012 aufgebaut. Es erstaunt jedoch, dass die Bundesregierung nun aktiv geworden ist. In der Plenardebatte zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/7480, die bereits stattfand, als der Zwischenbericht der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) unter dem Aktenzeichen BFU 5X018-10 bekannt war, war von einem Umdenken der Bundesregierung nicht viel zu erkennen. Stattdessen wurde das Problem negiert, bei schweren Störungen von defekten Toastern oder verbrannten Brötchen gesprochen. Erst das Eingeständnis der Deutschen Lufthansa AG zwei Tage später führte zu einem Kommunikationswechsel. Die Deutsche Lufthansa AG bestätigte im Verlaufe der letzten Wochen nicht nur Probleme mit dem Flugzeugmuster Airbus A380 (vgl. u. a. WELT AM SONNTAG Nr. 40 vom 30. September 2012, S. 5), sondern auch, dass Besatzungsmitglieder aufgrund der kontaminierten Kabinenluft erkranken könnten. Eine Kausalkette, die lange nicht anerkannt wurde. Im Gegensatz zu anderen Fluggesellschaften kündigte die Lufthansa erfreulicherweise Maßnahmen an und fordert nun auch, die Kabinenluft nicht mehr durch Zapfluft, sondern durch andere Systeme aufbereiten zu lassen. Die European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) hingegen spricht gegenüber den Medien weiter von einwandfreier Qualität der Luft (vgl. u. a. <http://waz.m.derwesten.de/dw/wirtschaft/pilot-wurde-kotzuebel-protokoll-eines-beinahe-absturzes-id7141751.html?service=mobile>), auch auf der Website des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL), heißt es, die Luft sei so rein wie in einem Operationssaal (vgl. www.bdl.aero/de/themen-positionen/burger-und-verbraucher/luftqualitat-im-flugzeug/). Die Firma BOEING dagegen praktiziert beim Flugzeugmuster B787, dem neuen Dreamliner, das sogenannte RAM-AIR-Prinzip, bei dem die Luft

nicht mehr in den Triebwerken, sondern an einer anderen Stelle aufgenommen und durch einen anderen Prozess für die Kabine und das Cockpit aufbereitet wird.

Problematisch erscheint aber insbesondere das Meldeverfahren. Das bemängelte auch der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (vgl. u. a. www.spiegel.de/politik/deutschland/ramsauer-fordert-massnahmen-gegen-giftige-kabinenluft-a-861214.html). Die Einhaltung des Meldewegs zu überprüfen, ist aber nationale Aufgabe und nicht Aufgabe der europäischen Institutionen. Auf der einen Seite haben die Behörden mit einer nicht unmittelbaren Meldung zu kämpfen. Dadurch werden die Untersuchungen der Voice-Recorder und der Blackbox nicht ermöglicht. Sanktionen, die auch in nationaler Verantwortung sind, erfolgten bislang aber nicht. In einigen Fällen scheinen die Angaben der Meldungen auch nicht zu stimmen, wie der Fall der Firma Germanwings, der unter dem Aktenzeichen BFU 5X018-10 untersucht wurde, unter Beweis stellt. Wird ein Fall als Störung gemeldet, ist das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zuständig. Bei schweren Störungen und Unfällen unternimmt die BFU weitere Untersuchungen, die bei einer Meldung einer „einfachen“ Störung beim LBA unterbleiben. Das ergibt sich u. a. aus § 5b der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) sowie den einschlägigen Rechtsakten, die eine Untersuchung in solchen Fällen nicht vorschreiben. Folglich werden sie durch das LBA auch nicht vorgenommen.

Die Bundesregierung gab in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an, dass sich in den letzten fünf Jahren 74 Meldungen in der europäischen Datenbank finden lassen, die im Zusammenhang mit Öldämpfen stehen (vgl. Bundestagsdrucksache 17/10035). 40 davon allein im Jahr 2011. Im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages vom 17. Oktober 2012 gab das LBA dagegen an, dass von etwa 1 500 Störungen pro Jahr über 50 Meldungen im Zusammenhang mit Öldämpfen oder Ähnlichem bekannt sind. Das bedeutet, dass nicht alle Fälle beim LBA auch in der europäischen Datenbank European Coordination Centre for Aircraft Incident Reporting System (ECCAIRS) erfasst sind. Zudem scheint in der Datenbank des LBA eine Zuordnung zu Fällen mit Ölgeruch schwierig. Wenn es sich um Öldämpfe oder eine andere Schreibweise wie „Öl Geruch“ handele, werde keine einheitliche Klassifizierung, sondern jeweils eine separate vorgenommen. Dass die Statistiken ohnehin erhebliche Lücken aufweisen, zeigt auch, dass nur ein einziger Fall im Zusammenhang mit dem A380 bei den Behörden vorliegt, obwohl es sich laut der Deutschen Lufthansa AG um ein besonders störanfälliges Muster handelt. Dieser Vorfall wurde erst zehn Tage nach dem Vorfall gemeldet, konnte damit nicht adäquat untersucht werden. Nun wurden einige Konstruktionsmaßnahmen an den Triebwerken vorgenommen, die wiederum durch die Aufsichtsbehörde, die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) oder in Einzelfällen auch das LBA, genehmigt werden müssten. Diese Widersprüche werfen erhebliche Fragen auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Fälle (fume-/smell-/odour-events) sind der Bundesregierung im Zusammenhang mit in der Kabine und/oder dem Cockpit vorkommenden „Öldämpfen“, „Öl Dämpfen“, „Ölgeruch“, „Öl Geruch“ oder Ähnlichem bekannt (bitte einzeln pro Jahr für die letzten fünf Jahre auflisten)?
 - a) Wie viele Fälle davon sind in den letzten fünf Jahren als Störungen bei deutschen Behörden erfasst (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
 - b) Wie viele Fälle davon sind in den letzten fünf Jahren als Störungen an die EASA gemeldet worden, und in der Datenbank ECCAIRS registriert?
 - c) Wie viele Fälle sind in den letzten fünf Jahren als schwere Störungen bei deutschen Behörden erfasst (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?

- d) Wie viele Fälle davon sind in den letzten fünf Jahren als schwere Störungen an die EASA gemeldet worden und in der Datenbank ECCAIRS erfasst?
- e) Wie viele Fälle sind in den letzten fünf Jahren als Unfälle registriert (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
- f) Gibt es Fälle, die mit einer nicht plausibel erscheinenden Ursache gemeldet worden sind, ähnlich der unter Aktenzeichen BFU 5X018-10 bekannt gewordenen, und zunächst als Störung gemeldeten schweren Störung?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, gibt es weitere Untersuchungen?

2. Gibt es bei Störungen, schweren Störungen und Unfällen Unterschiede hinsichtlich der Flugzeugmuster?

Wenn ja, welche (bitte Vorkommnisse nach Flugzeugmuster auflisten)?

Wenn nein, sieht die Bundesregierung nach den Erfahrungen mit dem A380 weitere Untersuchungen vor?

3. Gibt es bei gemeldeten oder den Behörden anderweitig bekannten Fällen Unterschiede hinsichtlich der Fluggesellschaften, und sind diese ausschließlich auf das Flugzeugmuster zurückzuführen, oder können diese auch auf unterschiedlich praktizierte Meldewege bei einzelnen Fluggesellschaften oder bessere Ausbildung der Piloten etc. zurückgeführt werden?

4. Wie viele Fälle sind gar nicht auf Grundlage des entsprechenden Meldeverfahrens, sondern erst durch Dritte von den Bundesbehörden erfasst worden?

5. Wie viele „fume-events“ sind der BFU bekannt, die nicht offiziell registriert sind, weil sie nicht ordnungsgemäß gemeldet worden sind (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?

6. In wie vielen der insgesamt erfassten Fälle erfolgte die Meldung unmittelbar, sodass Untersuchungen sachgerecht durchgeführt werden konnten?

7. Wie viele beim LBA gemeldete Fälle wurden der BFU erst durch einen Datenabgleich zwischen den verschiedenen Datenbanken oder anderweitig erfassten Fällen erkenntlich?

8. Sind der BFU auch die dem LBA bekannten über 50 Fälle für das Jahr 2011 (vgl. Sitzung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages vom 17. Oktober 2012) in Verbindung mit Öldämpfen bekannt?

Wenn ja, seit wann?

Wenn nein, warum nicht?

9. Wurden seit der letzten Kleinen Anfrage (Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksachen 17/5371 und 17/10035) Sanktionsmaßnahmen seitens der Bundesregierung vorgesehen, wenn Meldungen unterblieben oder erst auf Nachfrage gemeldet worden sind?

Wenn ja, welche (bitte Ordnungswidrigkeitsverfahren und Bußgelder mit Betrag und Fluggesellschaft auflisten)?

10. Was wird die Bundesregierung gegen das bereits bei dem Expertenhearing des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages vom November 2011 berichtete „underreporting“ ferner tun, nachdem nun auch Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer das Problem erkennt (vgl. u. a. www.spiegel.de/politik/deutschland/ramsauer-fordert-massnahmen-gegen-giftige-kabinenluft-a-861214.html)?

- a) Was hat sich nach dem Gespräch des Direktors der BFU mit dem BDL und den Flugbetriebsleitern deutscher Airlines getan?
 - b) Was genau war Inhalt dieses Gesprächs?
 - c) Haben weitere Gespräche stattgefunden?
Wenn ja, wann, und was war Inhalt dieser Gespräche?
 - d) Sieht die Bundesregierung in einer konsequenten Sanktionierung einen Weg, der zur besseren Einhaltung des Meldewesens führen würde?
11. Bewertet die Bundesregierung einen auf Nachfrage gemeldeten Fall weiterhin als nicht sanktionswürdig, wie noch auf Bundestagsdrucksache 17/5371 dargelegt wurde, da die Einstufung eines Ereignisses nach § 5b zu unterschiedlichen Wertungen führen könne, ein auf Nachfrage gemeldeter Vorfall daher nicht automatisch einen Verstoß gegen die geltenden Regelungen darstelle?
12. Wie bewertet die Bundesregierung ihre Aussage, dass „fume-events“ zunächst unternehmensintern kommuniziert würden „aber nur zu Meldungen an die BFU, wenn sie als schwere Störung (...) eingestuft worden sind“ führen würden, vor dem Hintergrund der sich durch Artikel 9 der Verordnung (EU) 996/2010 ergebenden Änderungen und der von EASA und BFU kritisierten Informationszugänglichkeit sowie Untersuchungsmöglichkeit?
13. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass es sich beim Flugzeugmuster Airbus A380 um ein besonders störanfälliges Muster handelt, jedoch nur ein Fall gemeldet wurde?
- a) Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang, dass die Meldung erst zehn Tage nach dem Vorfall erfolgte?
 - b) Wurde eine Sanktion wegen einer nicht unmittelbar erfolgten Meldung vorgenommen?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die sich durch den Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 ergebenden Änderungen in Bezug auf ein verbessertes Meldeverfahren gerade vor dem Hintergrund des von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer kritisierten „underreportings“?
- a) Sieht die Bundesregierung die Flugbetriebe bzw. Lizenzinhaber und das flugbegleitende Personal sowie Passagiere hierüber gut oder ausreichend unterrichtet, oder wie erklärt sie sich das „underreporting“?
 - b) Haben alle Fluggesellschaften die Änderungen der entsprechenden Meldevorschriften an das Flugpersonal weitergegeben?
Wenn ja, wie genau wurde das kommuniziert (bitte einzeln nach Fluggesellschaft angeben)?
 - c) Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die entsprechenden Änderungen auch in den Betriebshandbüchern geändert?
 - d) Gibt es Referenzmodelle, wie ein Meldeweg im Unternehmen kommuniziert werden sollte?
Wie bewertet die Bundesregierung hier die Aktivitäten von der Personalvertretung der Condor Flugdienst GmbH gegenüber der Belegschaft, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die interne Mitteilung der Deutschen Lufthansa AG „Update A 380 Oil-Smell Reports, Packs on APU for T/O“ vom 14. November 2011 (sollte die Mitteilung der Bundesregierung nicht vorliegen, bitte an die Fragesteller wenden), und hätte die Bundesregierung nicht früher von Problemen mit dem Flugzeugmuster A380 wissen können?

16. Liegen dem LBA oder der Bundesregierung mittlerweile Kenntnisse darüber vor, ob für ganze Flotten, wie dem A380, Triebwerkwechsel in Betracht gezogen worden sind?
17. Inwiefern war das LBA, inwiefern die BFU in die technischen Maßnahmen, die beim Trent 900 am A380 vorgenommen worden sind, eingebunden?
18. Wurden die Bleche, die beim Trent-900-Triebwerk der Lufthansa A380 Flotte eingebaut werden, genehmigt, oder ist dieses nicht notwendig?
Wenn nein, warum nicht?
 - a) Wann wurde das LBA über diese Maßnahme in Kenntnis gesetzt, und wie bewertet das LBA diese Maßnahme?
 - b) Wann wurde die EASA über diese Maßnahme in Kenntnis gesetzt, und wie bewertet die EASA diese Maßnahme?
 - c) Warum wird das Verfahren nicht auch bei anderen Triebwerken eingesetzt, sollte es sich nach Auffassung der Bundesregierung um ein geeignetes Verfahren gegen verunreinigte Zapfluftkanäle handeln?
 - d) Kann diese Maßnahme auch das Eindringen von Öldämpfen oder bloß von Ölleckagen verhindern?
19. Welche Unterschiede zwischen den Triebwerken (Zweiwellen- versus Dreiwellentriebwerke) sind der Bundesregierung hinsichtlich der Störanfälligkeit bekannt?
20. Wie viele der unter Frage 1 gemeldeten Fälle betreffen Zweiwellen-, und wie viele Dreiwellentriebwerke?
21. Wie bewertet die Bundesregierung die manuelle Reinigungsmethode der Deutschen Lufthansa AG vor dem Hintergrund der besonders hohen Atession und der damit notwendigen und äußerst aufwendigen Reinigung (vgl. u. a. Bundestagsdrucksache 17/10035, S. 7)?
22. Wie genau sieht diese manuelle Reinigungsmethode aus?
Wurde das Verfahren den zuständigen Behörden und der Bundesregierung vorgestellt?
23. Liegen der Bundesregierung bereits Erkenntnisse über den Fall vom 3. September 2012 vor, als sich am Flughafen Köln/Bonn ein Zwischenfall ereignete (vgl. u. a. www.bild.de/news/inland/flugzeugunglueck/rauch-flugzeugpassagiere-verletzte-26010762.bild.html), bei dem es gleich zu mehreren Verletzten kam?
Wenn ja, welche?
24. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Gefahren von kontaminierter Kabinenluft für die Passagiere?
25. Liegen der Bundesregierung weitere Fälle vor, bei denen auch Passagiere über gesundheitliche Beeinträchtigungen klagten?
Wenn ja, wie viele (ggf. bitte einzeln auflisten)?
26. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse über besondere Risikogruppen vor?
Wenn ja, welche?
 - a) Ist es möglich, dass die erhöhte Respiration zu einer erhöhten Gefahr bei Kindern führt?

- b) Liegen der Bundesregierung Kenntnisse über die gesundheitlichen Gefahren für Schwangere und/oder ungeborene Kinder in Fällen kontaminierter Kabinenluft mit Ölen vor?

Wenn ja, welche?

27. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Fälle, bei denen Flugpersonal im Anschluss an ein „fume-event“ die medizinische Betreuung durch die medizinische Abteilung des Unternehmens untersagt worden ist, weil nicht die komplette Besatzung erschien (vgl. u. a. Eintrag im Crewportal der Deutschen Lufthansa AG vom 1. Oktober 2012, 19.31 Uhr)?
28. In wie vielen Fällen musste ein Flugzeug aufgrund kontaminierter Kabinenluft zum Startflughafen zurückkehren, zwischen- oder notlanden (bitte einzeln auflisten)?
- a) Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Passagiere über die Hintergründe informiert?
- b) Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Besatzung medizinisch betreut?
- Wenn ja, mit welchen Maßnahmen und welchen Ergebnissen?
- c) Wurden Passagiere nach Kenntnis der Bundesregierung in diesen Fällen medizinisch betreut?
29. Welche Maßnahmen sollten aus Sicht der Bundesregierung vom fliegenden und flugbegeleitenden Personal ergriffen werden, wenn eine Zapfluftkontamination mit Öldämpfen oder sogar Ölleckagen vorliegt?
- a) Welche Sicherheitsmaßnahmen sind dann zu ergreifen?
- b) Welche weiteren Schritte sind durch das Personal einzuleiten?
30. Welche Maßnahmen sollten aus Sicht der Bundesregierung vom fliegenden und flugbegeleitendem Personal ergriffen werden, wenn eine Kontamination der Kabinen- und/oder Cockpitluft mit Öldämpfen oder Ähnlichem durch die Hilfsturbine Auxiliary Power Unit (APU) vorliegt?
- a) Welche Sicherheitsmaßnahmen sind dann zu ergreifen?
- b) Welche weiteren Schritte sind durch das Personal einzuleiten?
31. Was sind die Ergebnisse des Ministerrats vom 29. Oktober 2012, bei der der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer das Problem kontaminierte Kabinenluft angesprochen hat?
32. Wann wird das Thema erneut auf EU- oder internationaler Ebene angesprochen?
33. Was wird die Bundesregierung ferner auf EU-Ebene tun, um zu einer Problemlösung zu kommen?
34. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung die vom Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Jan Mücke, geforderte „gründliche Überprüfung in ganz Europa“?
- Wie genau sieht diese Überprüfung aus (ggf. bitte einzelne Mess- und Testverfahren nennen)?
35. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung auf EU-Ebene vorgeschlagen, um dem Problem entgegenzutreten und Lösungen herbeizuführen?

36. Hat die Bundesregierung auch einen nationalen Maßnahmenkatalog oder wird seitens der Fluggesellschaften genug getan, um die Ursachen der Probleme zu bekämpfen?

Wenn ja, welche Maßnahmen sind das?

37. Wird die Bundesregierung eine epidemiologische Untersuchung in Auftrag geben?

Wenn nein, warum nicht?

38. Wie bewertet die Bundesregierung Warnanlagen, die fliegendes Personal im Falle kontaminierter Kabinenluft auf die Probleme hinweisen?

39. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Deutschen Lufthansa AG (vgl. u. a. www.focus.de/finanzen/news/wirtschaftsticker/unternehmen-lufthansa-untersucht-kabinenluft-mit-messkoffer_aid_847445.html), man müsse weg vom Zapfluftmechanismus, nachdem Experten das schon seit Jahren fordern, und wird die Bundesregierung bei der Europäischen Kommission und der EASA auf eine neue industriepolitische Norm drängen, um das Design der Flugzeuge dementsprechend zu ändern?

Berlin, den 23. November 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

