

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

Meldungen kontaminierter Kabinenluft im Luftverkehr

Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/11995 geht hervor, dass in amtlichen Statistiken in den letzten fünf Jahren 91 Fälle mit Ölgeruch, Öldämpfen oder ähnlichem vorzufinden sind. Für das Jahr 2012 werden dabei 32 Fälle ausgewiesen (vgl. dazu Bundestagsdrucksache 17/11995, Antwort zu Frage 1a). Im März 2013 nach einem erneuten schwerwiegendem Vorfall mit dem Ausfall mehrerer Besatzungsmitglieder berichteten zahlreichen Medien wie zum Beispiel „FOCUS“ und „DER SPIEGEL“, dass allein die Lufthansa im Jahr 2012 111 solcher Vorfälle mit Ölgeruch, -dämpfen oder ähnlichem hatte und diese auch „Gemeldete Fälle von Öldämpfen“ gewesen seien (vgl. www.spiegel.de, „Lufthansa: Öldämpfe treten am häufigsten im A380 auf“ vom 29. März 2013). Trotz aller positiver Bemühungen der Lufthansa in dem Zusammenhang ergibt sich daraus eine große Diskrepanz gegenüber den bereits auf Bundestagsdrucksache 17/11745 gestellten Fragen.

2 000 Flüge mit Störungen, also auch mit Vorfällen, wie verbrannten Brötchen, defekten Toastern oder dem Geruch von Enteisungsmitteln, seien seitens der Crews der Lufthansa gemeldet worden. Lufthansa-Sprecher Michael Lamberty bestätigte zudem gegenüber Medien bereits mehrfach Probleme mit Ölgerüchen auf dem Flugzeugmuster A380 von Airbus (vgl. dazu u. a. www.berlinerzeitung.de, „Probleme mit belasteter Luft beim A380“ vom 30. September 2012). Dieses Muster verzeichnet jedoch nur einen gemeldeten Fall. Äußerst interessant ist auch die lufthansainterne Interpretation, wann Ereignisse meldepflichtig sind. So wurde nach dem jüngsten Fall beim Flug LH182 am 7. Juni 2013 bestätigt, dass drei von vier Besatzungsmitgliedern während des Flugs durch starken Geruch ausgefallen sind und anschließend das Krankenhaus aufsuchen mussten. Der Sprecher der Lufthansa, Michael Lamberty, wurde danach wie folgt zitiert: „Eine Meldepflicht des Vorgangs bestand nicht.“ (vgl. www.austrianwings.info/2013/06/lufthansa-drei-flugbegleiter-durch-mutmasslich-kontaminierte-kabinenluft-erkrankt/).

Auf einer Veranstaltung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) am 4. Juni 2013 in Hamburg bestätigte die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) nun, dass der Bundesregierung informelle Listen vorlägen, die die Anzahl der tatsächlich gemeldeten Fälle um ein vielfaches übersteigt. In der Antwort der Bundesregierung auf die letzte Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Thema der kontaminierten Kabinenluft im Luftverkehr wurde das noch negiert (vgl. dazu Bundestagsdrucksache 17/11995, Antwort zu Frage 5).

Das alles macht deutlich, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entweder keinerlei Überblick über das Meldewesen der deutschen Airlines besitzt oder die Öffentlichkeit getäuscht hat.

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, Ölgeruch oder ähnlichem bekannt (bitte einzeln pro Jahr für die letzten fünf Jahre auflisten)?

Störung

- a) Wie viele Fälle davon wurden in den letzten fünf Jahren als Störungen beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) erfasst (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
- b) Wie viele Fälle davon wurden in den letzten fünf Jahren als Störungen bei der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung erfasst (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
- c) Wie viele Fälle davon sind in den letzten fünf Jahren als Störungen an die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) gemeldet worden und in der Datenbank European Coordination Centre for Aircraft Incident Reporting System (ECCAIRS) registriert?

Schwere Störung

- d) Wie viele Fälle sind in den letzten fünf Jahren als schwere Störungen beim Luftfahrt-Bundesamt erfasst worden (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
- e) Wie viele Fälle sind in den letzten fünf Jahren als schwere Störungen bei der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung erfasst worden (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
- f) Wie viele Fälle davon sind in den letzten fünf Jahren als schwere Störungen an die EASA gemeldet und in der Datenbank ECCAIRS erfasst worden?

Unfall

- g) Wie viele Fälle sind in den letzten fünf Jahren als Unfall beim Luftfahrt-Bundesamt erfasst worden (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
 - h) Wie viele Fälle sind in den letzten fünf Jahren als Unfall bei der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung erfasst worden (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
 - i) Wie viele Fälle davon sind in den letzten fünf Jahren als Unfall an die EASA gemeldet und in der Datenbank ECCAIRS erfasst worden?
2. In wie vielen der insgesamt erfassten Fälle erfolgte die Meldung unmittelbar, sodass Untersuchungen durch die ermittelnden Behörden sachgerecht durchgeführt werden konnten?
 3. In wie vielen Fällen erfolgte eine Meldung nicht unmittelbar, sodass Untersuchungen nicht sachgerecht durchgeführt werden konnten und eine Klassifizierung gemäß Störung, schwerer Störung und Unfall nicht vorgenommen werden konnte?
 4. Wie viele Fälle sind nicht auf Grundlage des entsprechenden Meldeverfahrens, sondern erst durch Dritte von den Bundesbehörden erfasst worden?

5. Liegen der BFU informative Listen über Probleme mit Ölgerüchen, Öldämpfen und ähnlichen Vorkommnissen vor, die nicht gemeldet wurden?

Wenn ja, wie viele Fälle haben sich demnach durch Probleme mit Ölgeruch und Öldämpfen und ähnlichen Vorkommnissen in den letzten fünf Jahren ereignet (bitte einzeln auflisten)?

6. Liegen dem LBA informative Listen vor?

Wenn ja, wie viele Fälle von Ölgeruch, Öldämpfen und oder ähnlichen Vorkommnissen haben sich demnach in den letzten fünf Jahren ereignet (bitte einzeln auflisten)?

7. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus diesen in den Fragen 5 und 6 aufgeführten Listen über Probleme mit Ölgeruch, Öldämpfen und ähnlichen Vorkommnissen?

8. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Auffassung der Lufthansa, dass es sich bei Fällen, in denen drei Viertel der Kabinenbesatzung über starke Symptome klagen und anschließend ein Krankenhaus aufsuchen müssen, nicht um ein meldepflichtiges Ereignis handelt?

9. Was wird die Bundesregierung unternehmen, um künftig eine mögliche Fehlinterpretation der einschlägigen Rechtsvorschriften auszuschließen, oder wurde eine von den Rechtsvorschriften abweichende Vereinbarung auf einer das Meldewesen betreffenden Veranstaltungen zwischen den zuständigen Behörden und Wirtschaftsvertretern getroffen (vgl. dazu Bundestagsdrucksache 17/11995, Antwort zu Frage 10)?

10. Auf welche gesetzliche Grundlage beziehen sich die Mitgliedsunternehmen, wenn es heißt, dass „Störungen nicht nur innerhalb des Flugbetriebes zur Weiterleitung an die Behörden, sondern auch direkt an die BFU und in Kopie an das LBA gemeldet werden können“ (vgl. dazu Bundestagsdrucksache 17/11995, Antwort zu Frage 10)?

Wie ist diese Praxis mit der Meldepflicht, die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 996/2010, Artikel 9 ergibt, vereinbar?

11. Welche Maßnahmen hat das Luftfahrt-Bundesamt im Rahmen der nationalen Zuständigkeiten oder im Auftrag der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) ergriffen, um ihrer Überwachungs- und Genehmigungsinstanz bei gefährlichen Ereignissen gerecht zu werden, die der Flugsicherheit dienen sollen (vgl. dazu www.lba.de/DE/Technik/Technik_node.html)?

12. Wie begleitet das Luftfahrt-Bundesamt die Aufklärungsversuche der deutschen Luftverkehrswirtschaft mit Messkoffern, Filteranlagen und anderen eigenen Instrumentarien, um der Genehmigungsinstanz gerecht zu werden, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht sie daraus?

13. Hat die Bundesregierung ein Interesse an diesen Messergebnissen?

Wie unterstützt sie solche Maßnahmen, und wird eine eigene oder unabhängige Evaluation der Ergebnisse stattfinden?

14. Wann ist im Rahmen der Überwachungsfunktion des technischen Betriebes von Luftfahrtunternehmen erstmals ein mögliches Problem mit dem Flugzeugmuster A380 aufgetaucht, das auf Probleme mit dem Zapfluftmechanismus hinweisen könnte?

15. Was hat die Bundesregierung getan, um das Thema der kontaminierten Kabinenluft auch auf EU-Ebene weiterzuverfolgen, so wie es Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer im Rahmen des Ministerrates der Verkehrsminister der Europäischen Union am 29. Oktober 2012 angekündigt hatte?
- a) Welche weiteren Termine wurden seit dem 29. Oktober 2012 auf EU-Ebene durch welche Vertreter der Bundesregierung wahrgenommen, und was wurde im Detail besprochen?
 - b) Wie sieht der weitere Zeitplan auf EU-Ebene aus, der einer kontinuierlichen Aufklärung, Lösungsfindung und Ursachenbehebung dienen soll?
 - c) Welche Schritte und konkreten Maßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung notwendig, um das Problem der kontaminierten Kabinenluft zu beheben?

Berlin, den 28. Juni 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion