

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Markus Tressel, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden),  
Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Kontaminierte Kabinenluft in Verkehrsflugzeugen**

Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 17/14437) der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu Meldungen mit kontaminierter Kabinenluft im Luftverkehr ergab einen sprunghaften Anstieg von Meldungen mit kontaminierter Kabinenluft. Innerhalb eines Jahres vervierfachte sich die Zahl der gemeldeten Ereignisse. Es ist ein weiterer Beleg dafür, dass Vorfälle mit kontaminierter Kabinenluft weitaus häufiger vorkommen, als zunächst von der Bundesregierung in zahlreichen Antworten auf Kleine Anfragen angegeben. Auch werden längst nicht alle Ereignisse, die den Bundesbehörden bekannt sind, offiziell gemeldet. Das bestätigte die Bundesregierung mit der Antwort zu den Fragen 5 und 6 auf Bundestagsdrucksache 17/14437. Eine statistische Auswertung der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) zeigte im Frühjahr 2014, dass die Zahl der untersuchten und den Behörden bekannten Vorfälle im Vergleich zu den gemeldeten Fällen vergleichsweise gering ist.

Das Meldewesen gemäß Artikel 9 der Verordnung der EU VO (EU) 996/2010 funktioniert damit trotz aller Bemühungen der BFU weiterhin nur unzureichend, auch weil viele Fälle dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) gemeldet werden und nicht etwa der BFU. Eine umgehende Meldung ist nicht nur zu statistischen Zwecken erforderlich. Sie ist allen voran Grundlage für weitere Untersuchungen. Über den Zeitrahmen, wann Fälle gemeldet werden, gibt es keine exakte Auskunft (vgl. Bundestagsdrucksache 18/222, Antwort zu Frage 10). Der Meldezeitpunkt ist für die Untersuchung aber entscheidend. Die BFU bekommt aber nur von einem Bruchteil der Fälle mit und stuft trotzdem viele dieser Fälle nach eigenen Untersuchungen anders ein als das LBA (und die Airlines). Ein Beispiel aus dem Jahr 2012: 201 Fälle mit kontaminierter Kabinenluft wurden dem LBA gemeldet. Von 79 hat die BFU Kenntnis. Doch nur in 14 Fällen konnte eine adäquate Untersuchung vorgenommen werden. Und dabei wurden acht schwere Störungen festgestellt (vgl. ebd.), mit anderen Worten: In über 50 Prozent der Fälle, in denen die BFU untersucht hat, kam sie zu anderen Ergebnissen als die Airlines. Schwere Störungen sind Vorfälle, wo auch nicht das LBA sondern explizit die BFU zuständig ist. Im Umkehrschluss heißt es: 65 von 79 Fällen wurden der BFU nicht zeitnah übermittelt, um adäquat aufklären zu können.

Erfolgt eine Meldung verzögert oder nicht den Tatsachen entsprechend, wird eine weitere Untersuchung von einer schweren Störung oder einem Unfall erheblich und nach Auffassung der Fragesteller teils vorsätzlich behindert. Bislang hieß es bei der Bundesregierung: „Der Tatbestand einer schweren Störung nach § 5 LuftVO lag nicht vor.“ (Bundestagsdrucksache 17/5371, Antwort zu Frage 18). Das hat sich gemäß der jüngsten Zahlen geändert. Die Bundesregierung spricht mittlerweile in der Antwort auf die jüngste Kleine Anfrage (Bun-

destagsdrucksache 18/222) von acht schweren Störungen – alleine für das Jahr 2012. Und es werden immer mehr. Denn in der Antwort auf die Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 17/14437) waren es „nur“ sieben.

In Artikel 23 der VO (EU) 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt heißt es: „Die Mitgliedstaaten legen Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen diese Verordnung fest. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.“ Neben dem bekannten Problem des Underreportings wurden gemäß der Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/222 bei den Meldungen qualitative Unterschiede festgestellt (Antwort zu den Fragen 8 und 9).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Fälle (fume-/smell-/odour-events) sind der Bundesregierung im Zusammenhang mit in der Kabine und bzw. oder dem Cockpit vorkommenden Öldämpfen, Öl Dämpfen, Ölgeruch, Öl Geruch oder ähnlichem bekannt (bitte einzeln pro Jahr für die letzten sieben Jahre auflisten)?
  - a) Wie viele Fälle davon sind in den letzten sieben Jahren als Störungen bei deutschen Behörden (LBA, BFU) erfasst worden (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
  - b) Wie viele Fälle davon sind in den letzten sieben Jahren als Störungen an die Europäische Agentur für Flugsicherheit – EASA gemeldet und in der Datenbank European Coordination Centre for Aircraft Incident Reporting System (ECCAIRS) registriert worden?
  - c) Wie viele Fälle sind in den letzten sieben Jahren als schwere Störungen bei deutschen Behörden erfasst worden (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
  - d) Wie viele Fälle davon sind in den letzten sieben Jahren als schwere Störungen an die EASA gemeldet und in der Datenbank ECCAIRS erfasst worden?
  - e) Wie viele Fälle sind in den letzten sieben Jahren als Unfälle registriert worden (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
  - f) Wie viele Fälle davon sind in den letzten sieben Jahren als Unfälle an die EASA gemeldet und in der Datenbank ECCAIRS erfasst worden?
2. Wie viele Fälle sind insgesamt in den letzten sieben Jahren als Störung, schwere Störung und Unfall in der Datenbank ECCAIRS erfasst worden (bitte einzeln nach Jahr und klassifiziertem Ereignis auflisten)?
3. Gibt es bei Störungen, schweren Störungen und Unfällen Unterschiede hinsichtlich der Flugzeugmuster und der genutzten Triebwerke (Hersteller und Zwei- bzw. Dreiwellenttechnologie)?

Wenn ja, welche (bitte Vorkommnisse nach Flugzeugmuster und Triebwerk – Hersteller und Zwei- bzw. Dreiwellenttechnologie – auflisten)?
4. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei gemeldeten oder den Behörden anderweitig bekannten Fällen Unterschiede hinsichtlich der Fluggesellschaften?

Wenn ja, worauf sind diese zurückzuführen?
5. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung jede Anwendung einer Sauerstoffmaske durch das fliegende Personal als schwere Störung klassifiziert?

Wenn nein, warum nicht?

  - a) Ab wann rät die Bundesregierung zu einem Einsatz von Sauerstoffmasken?

b) Gibt es bei Untersuchungen eine Unterscheidung nach

- aa) vorsorglicher Nutzung der Sauerstoffmaske,
- bb) Nutzung der Sauerstoffmaske gemäß Verfahrensvorgabe, und
- cc) notwendiger Nutzung der Sauerstoffmaske?

Wenn ja, welche Auswirkungen hat diese Unterscheidung zwischen den drei Kategorien?

Hält die Bundesregierung die Unterscheidung für notwendig?

c) Sollten die Kategorien „vorsorglich“ und „gemäß Verfahrensvorgabe“ aus Sicht der Bundesregierung nicht notwendig sein, warum werden dann Sauerstoffmasken von den Flugzeugführern eingesetzt?

6. Wie viele Fälle sind der Bundesregierung bekannt, in denen das flugbegleitende Personal auf die sogenannten smoke-hoods als Rauchschutzvorkehrungen zurückgegriffen hat?

Ab wann rät die Bundesregierung zu einem solchen Einsatz von „smoke-hoods“?

7. Gibt es bei gemeldeten oder den Behörden anderweitig bekannten Fällen unterschiedlich praktizierte Meldewege der einzelnen Fluggesellschaften (über technische Abteilung, Pilot, Flugbegleiter o. Ä.)?

Wenn ja, welche?

8. Wie viele Fälle sind gar nicht auf Grundlage des von der BFU akzeptierten, in der Regel ausschließlichen Meldeverfahrens durch eine Abteilung eines Luftfahrtunternehmens, sondern durch die nach § 5 der Luftverkehrsordnung (LuftVO) vorgeschriebenen Piloten von der Bundesbehörde erfasst worden?

Inwieweit verstößt diese Meldepraxis nach Auffassung der Bundesregierung gegen Artikel 9 der VO (EU) 996/2010 (bitte ausführlich begründen)?

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

10. Wie viele Fälle sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit bei der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) aufgrund gesundheitlicher Beschwerden wegen Vorkommnissen mit kontaminierter Kabinenluft anhängig (wenn möglich bitte ebenfalls nach Jahren auflisten)?

11. Wie genau funktioniert nach Kenntnis der Bundesregierung im Einzelfall bei den der BG Verkehr bekannten Fällen die Kommunikation mit den Bundesbehörden (LBA, BFU, Bundesinstitut für Risikobewertung, Umweltbundesamt)?

Gibt es hier einen standardisierten Meldeprozess?

12. Was genau hat die Bundesregierung getan, um Artikel 23 der VO (EU) 996/2010 umzusetzen?

13. Wird im Sinne der Durchführung des Artikels 23 VO (EU) 996/2010 der § 43 LuftVO in Verbindung mit § 5 LuftVO angewendet?

14. Findet damit das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) gemäß § 63 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in Verbindung mit § 36 OWiG vollständige Anwendung, wonach gemäß § 30 OWiG bei Vorsatz bis zu 10 Mio. Euro Bußgeld gegen juristische Personen oder Personenvereinigungen erlassen werden können?

15. Richten sich mögliche Sanktionen gemäß § 5 LuftVO gegen den verantwortlichen Flugzeugführer (PIC), der diese Meldung abzugeben hat oder gegen das Luftfahrtunternehmen?
  - a) Was sehen die Sanktionen im Falle eines Verstoßes gegen den PIC vor?
  - b) Was sehen die Sanktionen im Falle eines Verstoßes für das Luftfahrtunternehmen vor?
16. Wodurch sieht die Bundesregierung eine wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Wirkung gewährleistet?
17. In wie vielen Fällen wurde bislang eine Sanktion verhängt (bitte einzeln nach Jahren und Höhe der Sanktionen sowie Tatbeständen und Unternehmen auflisten)?
18. Hat die Bundesregierung über die unmittelbar geltende Regelung in Artikel 23 VO (EU) 996/2010 hinaus weitere, interne Verwaltungsanweisungen zur Sanktionierung von Verstößen gegen selbige Verordnung bzw. den § 5 der LuftVO erlassen?
19. Welche Behörde ist mit der Sanktionierung gemäß Artikel 23 VO (EU) 996/2010 betraut?
  - a) Werden Störungen gemäß der LuftVO durch das LBA sanktioniert, und werden schwere Störungen und Unfälle analog zur LuftVO durch die BFU sanktioniert?

Wenn schwere Störungen und Unfälle nicht durch die BFU sanktioniert werden, inwieweit sieht die Bundesregierung darin einen Verstoß gegen Artikel 23 der VO (EU) 996/2010 (bitte ausführlich begründen)?
  - b) Welche Abteilung (wenn möglich: Referatsbezeichnung) ist in den einzelnen Behörden mit der Durchsetzung von Sanktionen zuständig?
  - c) Wie ist deren entsprechende Personalausstattung, deren akademischer Hintergrund, und sieht die Bundesregierung diese als ausreichend an?

Berlin, den 14. Januar 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**