

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/3763 –**

Kontaminierte Kabinenluft in Verkehrsflugzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

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 (Bundestagsdrucksache 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).

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)?

Die Anzahl der Störungen wurde in den letzten Jahren bereits mehrfach gemeldet (siehe insbesondere die Antwort auf die Kleinen Anfragen auf den Bundestagsdrucksachen 17/11995, 17/14337 und 18/222). Die Sensibilität und Aufmerksamkeit hinsichtlich dieser Thematik hat zugenommen, was sich auch in steigenden Meldezahlen ausdrückt.

- 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)?

In der ECCAIRS-Datenbank des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) erfasste Störungsmeldungen für den Zeitraum von 2008 bis 2014:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Gesamtanzahl der Meldungen „Öl Geruch“	10	3	17	36	50	66	55
Schwere Störungen „Öl Geruch“	3	0	0	2	1	7	8
Unfälle „Öl Geruch“	0	0	0	0	0	0	0

Diese Störungsmeldungen wurden an die ECCAIRS-Datenbank übertragen und stehen damit der Europäischen Flugsicherheits-Behörde (EASA) und der Europäischen Kommission zur Verfügung. Als Störung gilt dabei gemäß Flugunfalluntersuchungsgesetzes ein „anderes Ereignis als ein Unfall, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeuges zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte.“

Von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) erfasste Störungen:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Störungen (Kabinenluft)	56	53	73	84	107	173	132
mit Hinweis auf Öl oder Ölgeruch	0	4	11	11	17	30	15

- 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?

Zu den Störungsmeldungen des LBA wird auf die Antwort zu Frage 1a verwiesen.

Von der BFU wurden folgende Zahlen übermittelt:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Störungen (Kabinenluft)	0	3	1	9	13	12	2
mit Hinweis auf Öl oder Ölgeruch	0	0	0	3	4	0	0

Anmerkung: Dies sind Ereignisse, die die BFU als Störung klassifiziert und untersucht hat.

- c) Wie viele Fälle sind in den letzten sieben Jahren als schwere Störungen bei deutschen Behörden erfasst worden (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?

Zu den Störungsmeldungen des LBA wird auf die Antwort zu Frage 1a verwiesen.

Von der BFU wurden folgende Fälle erfasst:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Schwere Störungen (Kabinenluft)	0	2	1	10	9	1	2
mit Hinweis auf Öl oder Ölgeruch	0	0	0	2	1	1	0

- 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?

Alle in der Antwort zu Frage 1c genannten Ereignisse wurden an die ECCAIRS-Datenbank übertragen.

- e) Wie viele Fälle sind in den letzten sieben Jahren als Unfälle registriert worden (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?

Zu den Störungsmeldungen des LBA wird auf die Antwort zu Frage 1a verwiesen.

Von der BFU wurden folgende Unfälle erfasst:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Unfälle	0	0	0	0	2	1	0
mit Hinweis auf Öl oder Ölgeruch	0	0	0	0	0	0	0

Anmerkung: Ein Ereignis aus 2012 wurde in 2014 als Unfall eingestuft.

- f) Wie viele Fälle davon sind in den letzten sieben Jahren als Unfälle an die EASA gemeldet und in der Datenbank ECCAIRS erfasst worden?

Alle in der Antwort zu Frage 1e genannten Ereignisse wurden an die ECCAIRS-Datenbank übertragen.

Bei den Angaben mit Hinweis auf Öl und Ölgeruch wurden nur Ereignisse mit einem expliziten Hinweis auf Öl oder Ölgeruch aufgeführt.

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)?

In der ECCAIRS Datenbank der EU sind folgende Störungsmeldungen für den Zeitraum von 2008 bis 2014 erfasst:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Gesamtanzahl der Meldungen	73 788	94 907	108 951	118 125	126 063	130 957	129 446
Schwere Störungen	463	533	599	581	628	555	396
Unfälle	1 137	1 478	1 377	1 371	1 348	1 209	975

3. Gibt es bei Störungen, schweren Störungen und Unfällen Unterschiede hinsichtlich der Flugzeugmuster und der genutzten Triebwerke (Hersteller und Zwei- bzw. Dreiwellentechnologie)?

Wenn ja, welche (bitte Vorkommnisse nach Flugzeugmuster und Triebwerk – Hersteller und Zwei- bzw. Dreiwellentechnologie – auflisten)?

Die erfragten Angaben können der folgenden Tabelle entnommen werden. Die hier genannten Flugzeugmuster sind mit Triebwerken verschiedener Hersteller ausgerüstet, so dass eine belastbare Aussage über die Häufigkeit nicht getroffen werden kann. Zudem konnten aufgrund der Kürze der Zeit die Vorfälle nicht ins Verhältnis zur Gesamtzahl der Maschinen der jeweiligen Flotte gesetzt werden.

Model	Year	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	total
BOEING 757				8	17	13	18	20	76
AIRBUS A330					5	6	13	3	27
AIRBUS A320				3	3	2	6	9	23
AIRBUS A380						5	10	4	19
AIRBUS A321					3	1	6	8	18
AIRBUS A319				2	2	7	3	3	17
BAE - AVRO 146 RJ		6	1	2				1	10
BOEING 737					4	2	3	1	10
BOEING 767			1			3		4	8
DE HAVILLAND DHC8				1	1	5			7
AIRBUS A340		1		1		1	2	1	6
CANADAIR CL600 1A11		2	1		1	2			6
EMBRAER ERJ190						1	2	1	4

Model	Year	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	total
MCDONNELL DOUGLAS MD11							2		2
LEARJET 35		1							1
LEARJET 60						1			1
BOEING 777						1			1
BOEING 747							1		1
total		10	3	17	36	50	66	55	237

20.01.2015, Datenquelle: LBA Eccairs 5 Datenbank

Die BFU hat in der Studie über gemeldete Ereignisse in Verbindung mit der Qualität der Kabinenluft in Verkehrsflugzeugen vom 7. Mai 2014 der Untersuchungsbehörde gemeldete Ereignisse betrachtet. Nur ein kleiner Teil der in der Studie aufgeführten Ereignisse wurde im Sinne eines Unfalls oder der Schwere Störung untersucht. Auf eine Unterscheidung nach Luftfahrzeugmustern und Triebwerken wurde verzichtet, weil diese im Vergleich mit der Gesamtzahl aller „fume events“ nicht aussagekräftig und zielführend gewesen wäre.

Bei den im Einzelfall durchgeführten Untersuchungen ist eine Aussage zu dem konkret betroffenen Luftfahrzeughersteller, Flugzeugmuster, Triebwerkshersteller und Triebwerksmuster in jedem Zwischenbericht bzw. Abschlussbericht enthalten. Schwerpunkte auf bestimmte Hersteller, Muster oder Triebwerkstechnologien können daraus nicht erkannt werden.

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?

Die in den Fragen 1a, 1c und 1e vom LBA genannten Meldungen betreffen unterschiedliche Luftfahrtunternehmen und unterschiedliche Flugzeugmuster. Die Angaben lassen zwangsläufig keine Rückschlüsse darauf zu, ob bestimmte Luftfahrtunternehmen bzw. bestimmte Flugzeugmuster von der Problematik „Ölgeruch/oil smell“ speziell betroffen sind.

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?

Nach den Vorgaben der Anlage C des ICAO Annex 13, der VO (EU) Nr. 996/2010 und des FIUUG (Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge) ist ein Ereignis dann als Schwere Störung zu klassifizieren, wenn die Flugbesatzung durch das Ereignis zum Aufsetzen der Maske gezwungen war. Diese Frage kann letztlich erst im Nachhinein durch die Untersuchungsbehörde abschließend bewertet werden. Aus der Sicht der BFU ist diese Entscheidungsfindung zur Klassifizierung sinnvoll und praktikabel, da es eine Vielzahl von Ereignissen gibt, bei denen die Sauerstoffmasken vorsorglich aufgesetzt werden, d. h. aus der Sicht im Nachhinein gab es keine oder nur eine geringe reale Bedrohungssituation. Es gehört zur Sicherheitskultur in der gewerblichen Luftfahrt, dass das vorsorgliche Aufsetzen der Sauerstoffmasken grundsätzlich nicht in Frage zu stellen ist.

Eine Empfehlung der Bundesregierung zu einem Einsatz von Sauerstoffmasken gibt es nicht. Über den Einsatz der Sauerstoffmasken entscheidet die Flugbesatzung selbst. Grundlage zur Entscheidungsfindung kann eine reale Bedrohungssituation oder eine Vorgabe laut Checkliste (Operating Manual) sein. Entsprechende Verfahren sind vom Luftfahrtunternehmen in den Betriebshandbüchern festzulegen.

Nicht bei allen Ereignissen, bei denen Piloten Sauerstoffmasken aufgesetzt haben, mussten sie dies bei der Betrachtung im Nachhinein auch tun. Bei einem Teil der Ereignisse wurden die Masken nur von einem Piloten aufgesetzt, in anderen Fällen wurden die Masken rein vorsorglich von beiden Piloten aufgesetzt.

Die BFU stuft entsprechend des Anhangs zur Verordnung (EU) Nr. 996/2010 Ereignisse, bei denen die Piloten gezwungen waren die Sauerstoffmasken aufzusetzen (wörtlich: „Ereignisse, die die Flugbesatzung zur Benutzung von Sauerstoff zwangen“), als schwere Störung ein. Darüber hinaus lässt sie sich von dem Grundsatz der Definition für eine schwere Störung gemäß Artikel 2 der VO (EU) Nr. 996/2010 Punkt 16 leiten: schwere Störung „eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, dass eine hohe Unfallwahrscheinlichkeit bestand, [...]“.

Dies wird für Fälle der vorsorglichen Nutzung der Sauerstoffmaske und Fälle der Nutzung der Sauerstoffmaske gemäß Verfahrensvorgabe in den erläuterten Fällen verneint.

Das LBA vertritt die Auffassung, dass Flugbesatzungen Sauerstoffmasken benutzen sollten, wenn sie befürchten in ihrer Tätigkeit beeinträchtigt zu werden.

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“?

Der zahlenmäßige Einsatz von „smoke hoods“ wird vom LBA oder der BFU nicht erfasst.

Das LBA und die BFU empfehlen, dass das flugbegleitende Personal den gemäß den Vorgaben des Herstellers in Luftfahrtunternehmen Verwendung findenden Checklisten und unternehmensinternen Verfahren entsprechend „smoke hoods“ benutzt. Darüber hinaus sollten Flugbegleiter Rauchschutzhauben benutzen, wenn sie dies für erforderlich halten.

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?

Die Meldungen erfolgen durch die Piloten, Flugbegleiter, technisches Personal (Wartung/Instandhaltung, CAMO), das Sicherheitsmanagement und/oder das Qualitätsmanagement. Dadurch besteht die Möglichkeit, dass doppelte Meldungen erzeugt werden.

Meldungen an die BFU ergehen nach Artikel 9 der VO (EU) Nr. 996/2010 und § 5 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO).

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)?

Artikel 9 der VO (EU) Nr. 996/2010 richtet sich wie folgt an jede „beteiligte Person“: Jede beteiligte Person, die Kenntnis vom Eintreten eines Unfalls oder einer schweren Störung hat, hat der zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle des Ereignisstaats unverzüglich darüber Meldung zu erstatten.

Artikel 2 (Begriffsbestimmungen) der VO (EU) Nr. 996/2010 führt hierzu unter Punkt 11 aus: „beteiligte Person“ ist der Eigentümer, ein Mitglied der Besatzung, der Betreiber des Luftfahrzeugs, das an einem Unfall oder einer schweren Störung beteiligt ist; eine Person, die an der Instandhaltung, dem Entwurf, der Herstellung dieses Luftfahrzeugs oder an der Ausbildung der Besatzung beteiligt ist, oder eine Person, die an der Erbringung von Flugverkehrskontroll-, Fluginformations- oder Flughafendiensten beteiligt ist und Dienste für das Luftfahrzeug erbracht hat; ein Mitarbeiter der nationalen Zivilluftfahrtbehörde oder ein Mitarbeiter der EASA.

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)?

Keine.

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)?

Aus Gründen der Prävention erfasst die Berufsgenossenschaft (BG) Verkehr angezeigte Vorkommnisse mit kontaminierter Kabinenluft möglichst umfassend und unabhängig von dem Meldekriterium einer mindestens drei Tage währenden Arbeitsunfähigkeit. Für das Jahr 2013 wurden für ca. 300 Versicherte Vorfälle angezeigt, die auf ca. 100 Flügen beruhen. Für das Jahr 2014 liegt die vorläufige Anzahl (Stand: 19. Januar 2015) bei 279 Versicherten. Mit diesen Meldungen ist nicht ohne Weiteres jeweils auch eine Gefährdung verbunden.

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?

Ein fachlicher Austausch zu dem Thema „fume events“ zwischen BG Verkehr und Bundesbehörden erfolgt im Rahmen einer jährlichen Fachtagung auf Einladung der BG. Gemeinsam mit dem Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) betreibt die BG Verkehr mit den Luftverkehrsunternehmen, den Verbänden und dem BFU sowie dem LBA die Erarbeitung eines Standardverfahrens, wie für ein strukturiertes Reporting nach Geruchsereignissen vorgegangen werden soll. Hinzuweisen ist hier allerdings auf die Artikel 14 und 15 der VO (EU) Nr. 996/2010, wonach bestimmte Informationen als sensible Sicherheitsinformationen einzustufen sind und damit nur den Sicherheitsuntersuchungsstellen (BFU) zur Verfügung gestellt werden.

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

Die Bundesregierung erfüllt die Anforderungen des Artikels 23 VO (EU) Nr. 996/2010 mit dem Ordnungswidrigkeitentatbestand des § 43 Nummer 10 LuftVO vollumfänglich.

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 vollständig 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?

Die Fragen 13 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BFU hat in Verbindung mit der Meldung von „fume events“ bisher keine Sanktionen verhängt.

Mögliche Sanktionen gemäß § 43 Nummer 10 LuftVO in Verbindung mit § 5 LuftVO richten sich gegen den verantwortlichen Flugzeugführer, der die Meldung abzugeben hat, oder sofern er dazu nicht in der Lage ist, gegen den Halter des Luftfahrzeugs. Das unterlassene, zu späte oder nicht ordnungsgemäße Melden einer Störung nach § 5 LuftVO ist gemäß § 43 Nummer 10 eine Ordnungswidrigkeit. In § 58 Absatz 1 Nummer 10 in Verbindung mit Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) ist geregelt, dass der Verstoß mit einer Geldbuße bis zu 50 000 Euro geahndet werden kann. Das gesetzliche Instrumentarium wird als ausreichend angesehen.

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?

Die Zuständigkeit für die Durchführung des Bußgeldverfahrens liegt beim LBA.

Die Einstufung als schwere Störung oder Unfall gemäß VO (EU) Nr. 996/2010 kann oftmals erst nach einer längerfristigen weiteren Faktensammlung erfolgen. Hierbei ergeben sich Fälle, bei denen sich die Faktenlage für obige Einstufung erhärtet oder auch so ändert, dass das Ereignis von einer schweren Störung in eine Meldung als sicherheitsrelevantes Ereignis lediglich nach § 5b LuftVO herabgestuft wird.

Zusammenfassend wird, auch mit Blick auf die Antwort zu den Fragen 5b und 8 kein Verstoß gegen Artikel 23 der VO (EU) Nr. 996/2010 gesehen.

Für die Durchsetzung von Sanktionen sind im LBA die Abteilungen Betrieb sowie Technik und Umweltschutz zuständig.

Die Verfahren werden federführend von den Abteilungsjuristen (je ein Volljurist pro Abteilung) und fachlich von Beamten im gehobenen Dienst bearbeitet. Hinsichtlich der Personalausstattung wurde eine Personalbedarfsermittlung eingeleitet.

