

Kleine Anfrage

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

Kontaminierte Kabinenluft in Verkehrsflugzeugen

Zahlreiche Kleine Anfragen der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zeigen, dass die Meldungen mit kontaminierter Kabinenluft im Luftverkehr über die Jahre hinweg erheblich angestiegen sind. Passagiere sind wie fliegendes Personal also einer Gesundheitsgefahr ausgesetzt, die im schlimmsten Fall die Flugsicherheit betrifft.

Klar ist, dass das Flugzeugmuster BOEING B757 besonders große Probleme bereitet. Das hat die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3949 ergeben. Fast ein Drittel der Vorfälle passieren dort, was bei weitem nicht zur Relation der Flugbewegungen passt. Die Bundesregierung betont darin, dass verschiedene Flugzeugmuster von der Problematik betroffen sind. Bei der B757 handelt es sich aber um ein sehr beliebtes Flugzeugmuster, das weder von Unternehmen wie der Deutschen Lufthansa AG noch der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG eingesetzt wird.

Eine statistische Auswertung der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) zeigte im Frühjahr 2014, dass die Zahl der untersuchten und den Behörden gemeldeten Vorfälle im Vergleich zu den bekannten Fällen vergleichsweise gering ist. Um die Ursachen zu lösen, verweist die Bundesregierung auf Arbeitskreise und Gespräche mit Lobbygruppen sowie Untersuchungen der Luftfahrtunternehmen und Flugzeughersteller. Die Ergebnisse bleiben der Öffentlichkeit aber unbekannt. Sollten daraus notwendige Fortschritte abgeleitet werden, um das Problem zu lösen, werden diese ebenfalls nicht kommuniziert.

Gleichzeitig steigt aber die Anzahl der geschädigten Pilotinnen und Piloten, Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter sowie Reisenden weiter an – unabhängig davon, ob ein Gesetz eine statistische Erfassung dazu vorschreibt.

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 acht Jahre auflisten)?
 - a) Wie viele Fälle davon sind in den letzten acht Jahren als Störungen bei deutschen Behörden (Luftfahrt-Bundesamt, BFU) erfasst (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?

- b) Wie viele Fälle davon sind in den letzten acht Jahren als Störungen an die European Aviation Safety Agency (EASA) gemeldet worden und in der Datenbank European Coordination Centre for Aircraft Incident Reporting System (ECCAIRS) registriert?
 - c) Wie viele Fälle sind in den letzten acht Jahren als schwere Störungen bei deutschen Behörden erfasst (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
 - d) Wie viele Fälle davon sind in den letzten acht Jahren als schwere Störungen an die EASA gemeldet worden und in der Datenbank ECCAIRS erfasst?
 - e) Wie viele Fälle sind in den letzten acht Jahren als Unfälle registriert (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
 - f) Wie viele Fälle davon sind in den letzten acht Jahren als Unfälle an die EASA gemeldet worden und in der Datenbank ECCAIRS erfasst?
2. Wie viele Fälle sind insgesamt in den letzten acht Jahren als Störung, schwere Störung und Unfall in der Datenbank European Coordination Centre for Aircraft Incident Reporting System (ECCAIRS) erfasst (bitte einzeln nach Jahr und klassifiziertem Ereignis auflisten)?
 3. Welche Flugzeugmuster sind bei Störungen, schweren Störungen und Unfällen nach Kenntnis der Bundesregierung besonders betroffen?
 4. Welche Triebwerke (Hersteller und Zwei- bzw. Dreiwellentechnologie) sind von den technischen Problemen bei Störungen, schweren Störungen und Unfällen nach Kenntnis der Bundesregierung besonders häufig betroffen?
 5. Gibt es bei gemeldeten oder den Behörden anderweitig bekannten Fällen Unterschiede hinsichtlich der Fluggesellschaften?
Wenn ja, worauf sind diese zurückzuführen?
 6. Gibt es bei gemeldeten oder den Behörden anderweitig bekannten Fällen unterschiedlich praktizierte Meldewege bei einzelnen Fluggesellschaften (über technische Abteilung, Pilot, Flugbegleiter o. Ä.)?
Wenn ja, welche?
 7. Wird 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) Wie beurteilt die Bundesregierung eine Untersuchung zwischen vorsorglich (1), gemäß Verfahrensvorgabe (2) und notwendig (3)?
 - c) Sollten (1) und (2) nicht notwendig sein, warum werden dann Sauerstoffmasken von den Flugzeugführern eingesetzt?
 8. 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“?
 9. Hat die Bundesregierung in den letzten Jahren den von den Herstellern empfohlenen Einsatz von Sauerstoffmaske und Rauchschutzhauben überprüft?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

10. Was empfiehlt die Bundesregierung den Passagieren bei einem solchen Vorfall?

Wenn es hier kein vom Hersteller empfohlenes Verfahren gibt, was wurde seither durch die Bundesregierung unternommen, um auch Reisende vor den möglichen Gefahren kontaminierter Kabinenluft im Falle einer Störung, schweren Störung oder eines Unfalls zu schützen?

11. Wie viele Fälle sind derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr) aufgrund gesundheitlicher Beschwerden wegen Vorkommnissen mit kontaminierter Kabinenluft anhängig (wenn möglich bitte ebenfalls nach Jahr auflisten)?
12. Wie genau funktioniert im Einzelfall bei den der BG Verkehr bekannten Fällen die Kommunikation mit den Bundesbehörden (Luftfahrt-Bundesamt, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Bundesinstitut für Risikobewertung, Umweltbundesamt)?
Gibt es hier einen standardisierten Meldeprozess?
13. Was genau hat die Bundesregierung getan, um Artikel 23 der Verordnung (EU) 996/2010 umzusetzen?
14. Wie ist die vorgesehene Abstimmung zwischen Luftfahrt-Bundesamt und BFU geregelt in Fällen, in denen wie gemäß der Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3949 (Frage 19) durch das Luftfahrt-Bundesamt kein Bußgeldverfahren eingeleitet wurde, obwohl für die Untersuchungen die BFU zuständig ist (Fragen 13 bis 18), und inwiefern wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über solche Sanktionen informiert (bitte auch Dienstweg in den Behörden erläutern)?
15. In wie vielen Fällen wurde bislang eine Sanktion verhängt (bitte einzeln nach Jahr und Höhe der Sanktion sowie Tatbestand und Unternehmen auflisten)?
16. Teilt die BFU nach Kenntnis der Bundesregierung die Auffassung, dass a) bis Stand Januar 2015 (Zeitpunkt Kleine Anfrage Bundestagsdrucksache 18/3763) und gegebenenfalls b) zum heutigen Zeitpunkt keine sanktionierungswürdigen Verstöße vorlagen?
17. Was hat die anlässlich der letzten Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3763 vor einem Jahr eingeleitete Personalbedarfsermittlung ergeben?

Berlin, den 26. Januar 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

