

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/7487 –**

Kontaminierte Kabinenluft in Verkehrsflugzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Zahlen des Luftfahrt-Bundesamts (LBA):

Jahr	2015
Gesamtanzahl der Meldungen „Öl Geruch“	45

Zahlen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU [Unfälle und schwere Störungen]):

Störungen Kabinenluft	147
Mit Hinweis auf Öl oder Ölgeruch	30

Anmerkung: Im Jahr 2015 wurden zwei Störungen nachgemeldet, die sich 2014 ereignet hatten.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3949 verwiesen.

- 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?

LBA: Alle angegebenen Fälle die in der Tabelle zur Antwort zu Frage 1 aufgeführt sind, wurden an die ECCAIRS-Datenbank übertragen und stehen damit der EASA und der Europäischen Kommission zur Verfügung.

Zahlen der BFU:

Jahr	2015
Störungen Kabinenluft	6
Mit Hinweis auf Öl oder Ölgeruch	1

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

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3949 verwiesen.

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

Zahlen der BFU:

Jahr	2015
Schwere Störungen Kabinenluft	4
Mit Hinweis auf Öl oder Ölgeruch	1

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3949 verwiesen.

- 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?

Sämtliche durch die BFU als Schwere Störungen klassifizierte Ereignisse sind an die EASA gemeldet und in der Datenbank ECCAIRS erfasst.

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

Zahlen der BFU:

Jahr	2015
Unfälle Kabinenluft	0
Mit Hinweis auf Öl oder Ölgeruch	0

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3949 verwiesen.

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

Sämtliche durch die BFU als Unfälle klassifizierte Ereignisse sind an die EASA gemeldet und in der Datenbank ECCAIRS erfasst.

Für Angaben mit Hinweis auf Öl- und Ölgeruch: Angegeben wurden nur Ereignisse mit einem expliziten Hinweis auf Öl- oder Ölgeruch.

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)?

Jahr	2015
Gesamtanzahl der Meldungen	156.390
Schwere Störungen	445
Unfälle	1.276

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3949 verwiesen.

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?

Aufgrund des sachlichen Zusammenhangs werden die Fragen 3 und 4 gemeinsam beantwortet.

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	2015
BOEING - 757	1
AIRBUS - A330	10
AIRBUS - A320	8
AIRBUS - A319	9
AIRBUS - A321	3
BOEING - 737	4
BOEING - 767	1
AIRBUS - A340	3
DE HAVILLAND - DHC8	1
MCDONNELL DOUGLAS - MD11	3
BOEING - 747	1
BOEING - 777	1

12. Februar 2016, Datenquelle: LBA ECCAIRS 5 Datenbank

5. Gibt es bei gemeldeten oder den Behörden anderweitig bekannten Fällen Unterschiede hinsichtlich der Fluggesellschaften?

Wenn ja, worauf sind diese zurückzuführen?

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3949 verwiesen.

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?

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3949 verwiesen.

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?

Die Fragen 7 bis 7c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3949 verwiesen.

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“?

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3949 verwiesen.

9. Hat die Bundesregierung in den letzten Jahren den von den Herstellern empfohlenen Einsatz von Sauerstoffmaske und Rauchschutzhauben überprüft?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Überprüfung von Herstellerunterlagen liegt im Verantwortungsbereich der EASA.

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?

Sofern es kein vom Hersteller empfohlenes Verfahren gibt, legt das Luftfahrtunternehmen in seiner Betriebsdokumentation (z. B. im Betriebshandbuch oder im Flight Safety Manual) entsprechende Verfahren fest.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 10 und 11 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/3949 wird verwiesen. Für das Jahr 2014 wurden der BG Verkehr für ca. 420 Versicherte und für das Jahr 2015 für ca. 450 Versicherte Vorfälle angezeigt. Für das Jahr 2016 liegt die bisherige Anzahl (Stand: 12. Februar 2016) bei 58 Versicherten. Mit diesen Meldungen ist nicht ohne weiteres jeweils auch eine Gefährdung verbunden.

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

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/3949 wird verwiesen.

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)?

§ 7 Absatz 1 bis Absatz 3 LuftVO schreibt vor, dass der verantwortliche Luftfahrzeugführer Unfälle ziviler Luftfahrzeuge und schwere Störungen im Sinne der VO (EU) Nr. 996/2010 unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zu melden hat. Die Nichtmeldung an die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung ist eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 4 LuftVO.

15. In wie vielen Fällen wurde bislang eine Sanktion verhängt (bitte einzeln nach Jahr und Höhe der Sanktion sowie Tatbestand und Unternehmen auflisten)?

Die Bundesregierung hat in Verbindung mit der Meldung von „fume events“ bisher noch kein Verfahren zur Durchsetzung einer Sanktion eingeleitet.

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?

Die BFU ist der Auffassung, dass bis 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?

Die hinsichtlich der Personalausstattung des LBA eingeleitete Personalbedarfsermittlung ist inzwischen abgeschlossen. Das Ergebnis der im Jahre 2011 durchgeführten Personalbedarfsermittlung wurde bestätigt sowie gegenüber 2011 ein Mehrbedarf von 85 Stellen festgestellt. Das Auswahlverfahren zur Besetzung der Stellen befindet sich in der Durchführung.

