

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Stephan Kühn (Dresden), Peter Meiwald, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Christian Kühn (Tübingen), Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Steffi Lemke, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kontaminierte Kabinenluft in Flugzeugen

Verunreinigungen der Kabinenluft im Flugzeug durch eindringende schadstoffbelastete Dämpfe aus den Triebwerken stellen ein ernstzunehmendes Sicherheitsrisiko dar und gefährden die Gesundheit von Crew und Passagieren. War letzteres lange Jahre noch umstritten, zeigt nun eine klinische Studie des Instituts für Arbeits-, Umwelt- und Sozialmedizin der Universität Göttingen aus dem Jahr 2016, dass schädliche Stoffe aus den Triebwerken, welche in Blut und Urin von Betroffenen unmittelbar nach dokumentierten Vorfällen (sogenannte Fume bzw. Smell Events) nachgewiesen wurden, mit schwerwiegenden Erkrankungen im Zusammenhang stehen (Vortrag Collegium Ramazini in Carpi am 28. Oktober 2016; Tagungsband DGAUM 2016, S. 305 ff.: Bornemann, Seeckts, Müller, Heutelbeck: „Symptomatische Crewmitglieder nach inhalativer Intoxikation durch kontaminierte Kabinenluft (Arbeitsunfall „fume event“): Klinik und Stand der Frühdiagnostik“ (UMG); www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15287394.2016.1219561?scroll=top&needAccess=true). Inzwischen steht somit fest, dass es sich nicht nur um ein Problem ausschließlich mit durch Triebwerksölrückstände verunreinigter Atemluft handelt.

Die sog. Fume-Events (Vorfälle, bei denen schadstoffkontaminierte Atemluft in die Flugzeugkabine gelangt) werden sowohl vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als auch von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) registriert. Beide Behörden verwenden dabei unterschiedliche Kategorien und erfassen abweichende Zahlen von Vorfällen, was einen Überblick über die Situation erschwert. So wurden laut Bundestagsdrucksache 18/7776 für das Jahr 2015 vom LBA 45 Meldungen über „Öl-Geruch“ erfasst, während die BFU 147 Störungen im Zusammenhang mit der Kabinenluft, davon 30 mit Hinweis auf Öl oder Ölgeruch, erfasste. Während das LBA alle ihm bekannt gewordenen Meldungen in die Datenbank „European Coordination Centre for Aircraft Incident Reporting System“ (ECCAIRS) übertrug, wurden von der BFU lediglich sechs Fälle von Störungen im Zusammenhang mit Kabinenluft und davon wiederum ein Fall mit Hinweis auf Ölgeruch in das ECCAIRS übertragen. Weiterhin hat die BFU vier ihrer bekannt gewordenen Fälle als „schwere Störung“ bewertet, davon einen mit Ölgeruch. Eine vergleichbare Klassifikation nimmt das LBA nicht vor. Keine der Behörden hat in der Vergangenheit Sanktionen gegen betroffene Fluggesellschaften ergriffen, da solche „Störungen“ sowie deren Nicht- bzw. verspätete Meldung bislang nicht als sanktionswürdig eingestuft wurden (Bundestagsdrucksache 18/7776, Antwort zu den Fragen 15 und 16).

Technische Lösungen des Problems stehen inzwischen zur Verfügung. Zuletzt wurde ein neues elektrisches Klimatisierungssystem der Liebherr-Aerospace Toulouse erfolgreich an einem Airbus A320neo getestet. Es verfügt über einen neuartigen Turbokompressor, der Außen- statt Zapfluft verwendet und daher gesundheitlich unbedenklich ist. Dieses System ist aber bisher nur als „Option“ auf Kundenwunsch erhältlich. Standardmäßig werden die Flugzeuge dieses Typs und der Flugzeug-Familie auch weiter mit einem Zapfluft-System ausgeliefert. Der US-Hersteller Boeing hat ein ähnliches System bereits seit dem Jahr 2011 in der Boeing 787 serienmäßig verbaut.

Währenddessen steigt die Zahl der Betroffenen, die der Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr) gesundheitliche Beschwerden aufgrund von Kabinenluftvorfällen anzeigen, von Jahr zu Jahr. Waren es im Jahr 2013 ausweislich auf Bundestagsdrucksache 18/3949 noch etwa 300 Versicherte, die Vorfälle beruhend auf etwa 100 Flügen anzeigten, stieg die Zahl in den folgenden Jahren erheblich. Im Jahr 2014 wurden laut Bundestagsdrucksache 18/7776 für ca. 420 Versicherte und im Jahr 2015 für 450 Versicherte Vorfälle angezeigt. Bislang hat die BG Verkehr erst ein Fume-Event und dessen Folgen für ein Besatzungsmitglied als Arbeitsunfall anerkannt (www.welt.de/politik/deutschland/article155851415/Stewardess-von-Kabinenluft-vergiftet.html). Die bei solchen Vorfällen akzidentiell und individuell unterschiedlichen Symptome nach solchen Vorfällen, welche in der wissenschaftlichen Literatur in diesem Kontext auch als „aerotoxisches Syndrom“ subsummiert werden, sind bislang nicht als Berufskrankheit anerkannt. Berufsunfähigkeitsrenten werden den Betroffenen deswegen nicht gewährt. Neben das körperliche Leiden tritt für die Betroffenen damit noch die mit dem Verlust der Arbeitsfähigkeit verbundene finanzielle Notlage.

Eine besondere zeitkritische Dimension erhält diese Problematik derzeit durch den Umstand, dass die bislang einzige medizinische Anlaufstelle in Deutschland, die „Sprechstunde für Fume Events“ in der arbeits- und umweltmedizinischen Ambulanz der Universitätsmedizin Göttingen (UMG) seit dem 19. Dezember 2016 bis auf weiteres einen Annahmestopp für einschlägige Fälle verhängt hat. Somit ist derzeit keine sachgerechte und qualifizierte medizinische Betreuung von Betroffenen durch neue Vorfälle mit Kabinenluft mehr möglich. Hierbei gilt zu beachten, dass eine Universitätsklinik keinen Erstversorgungsauftrag hat, dies also ggf. durch örtliche Ambulanzen in Unfallkrankenhäusern geleistet werden müsste, diese aber in der Regel nicht über die notwendigen Informationen und Sachkenntnis verfügen (Vortrag Collegium Ramazini in Carpi am 28. Oktober 2016 / Tagungsband DGAUM 2016, S. 305 ff.: Bornemann, Seeckts, Müller, Heutelbeck: „Symptomatische Crewmitglieder nach inhalativer Intoxikation durch kontaminierte Kabinenluft (Arbeitsunfall „fume event“): Klinik und Stand der Frühdiagnostik“ (UMG) / www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15287394.2016.1219561?scroll=top&needAccess=true).

In diesem Zusammenhang sei auch auf das Rundschreiben der Vereinigung Cockpit vom 26. Januar 2017 verwiesen, in dem die Gewerkschaft mitteilt, dass „Kliniken, die das Thema ernst nahmen, keine Untersuchungen mehr vornehmen“. Bereits vorher hatte die Gewerkschaft Informationen von Mitgliedern erhalten, wonach den nach einem Arbeitsunfall im Zuge des berufsgenossenschaftlichen Verfahrens von Betroffenen zunächst zu kontaktierenden Durchgangsarzten nahegelegt wurde, „keine Überweisungen mehr nach Göttingen auszustellen“.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Fälle (sogenannte fume-/smell-/bad-smell-/odour-events) sind der Bundesregierung mit in der Kabine und/oder dem Cockpit vorkommenden Öldämpfen, Ölgeruch, Enteisungs- und/oder Hydraulikflüssigkeit oder Ähnlichem im Jahr 2016 bekannt gemacht worden?
 - a) Wie viele Fälle davon sind im Jahr 2016 als Störungen bei deutschen Behörden (LBA und BFU) erfasst (bitte auch nachträglich für Vorjahre im Jahr 2016 gemeldete Fälle einzeln pro Jahr auflisten)?
 - b) Wie viele Fälle davon sind im Jahr 2016 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 im Jahr 2016 als
 - „Meldung“,
 - „Störung“,
 - „schwere Störung“ oder
 - „Unfall“bei deutschen Behörden erfasst und klassifiziert worden, und wie viele sind davon dann durch die BFU untersucht worden (bitte nach klassifiziertem Ereignis auflisten)?

Wie viele dieser Fälle sind von der BFU als „nicht untersuchungswürdig“ eingestuft worden?
 - d) Nach welchen validen Vorgaben oder Kriterien werden diese Klassifizierungen bei der BFU auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vorgenommen, und worauf beruht die Entscheidung der BFU, ob es sich bei einem gemeldeten Vorfall um einen „untersuchungswürdigen“ oder einen nicht zu untersuchenden Fall handelt?
 - e) Wie viele der in den Jahren 2008 bis 2016 bei der BG Verkehr eingegangene Unfallmeldungen wurden von der BFU als Störung, schwere Störung oder Unfall untersucht?
 - f) Wie kann die BFU sicherstellen, dass sie in Fällen, in welchen erst mit zeitlicher Verzögerung im Nervensystem, an der Lunge und/oder an anderen Organen Störungen auftreten noch Zugriff auf alle untersuchungsrelevanten Informationen besteht (z. B. Cockpit-Voice-Recorder-Aufzeichnungen, Flugdatenschreiber etc.), welche für eine Untersuchung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, Artikel 2 Nummer 17. Buchstabe d i. V. m. Artikel 5 Absatz 1 und 2 erforderlich sind?
2. Welche Flugzeugmuster sind bei Meldungen, Störungen, schweren Störungen und Unfällen im Zusammenhang mit Kabinenluft nach Kenntnis der Bundesregierung betroffen (bitte nach Flugzeugtyp einzeln auflisten)?
3. Welche Triebwerke (bitte unter Angabe der Hersteller und Informationen darüber, ob es sich um Zwei- bzw. Dreiwellentechnologie handelt) sind von den technischen Problemen bei Meldungen, Störungen, schweren Störungen und Unfällen nach Kenntnis der Bundesregierung besonders häufig betroffen?

4. Welche gesetzlichen Vorgaben obliegen den Fluggesellschaften bei Vorfällen/Störungen im Zusammenhang mit Kabinenluft (Meldungsverfahren und sich an ein Ereignis anschließende Wartungs- und Reinigungsverfahren)?

Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung unterschiedliche Meldewege bei den unterschiedlichen Fluggesellschaften?

Wie ist sichergestellt, dass die Fluggesellschaften die gesetzlichen bzw. auch die spezifischen Hersteller-Vorgaben einhalten?

5. Gab es in den letzten zehn Jahren Beanstandungen von Seiten der EASA, weil sich deutsche Fluggesellschaften nicht an die vorgeschriebenen Melde- und Wartungs-/Reinigungsverfahren gehalten haben?

Wenn ja, um welche Beanstandungen handelt es sich, und wie hat die Bundesregierung hierauf reagiert?

6. Wie stellt die Bundesregierung durch ihre nachgeordneten Behörden sicher, dass die Betreiber von Flugzeugen den vorgeschriebenen Wartungs- und Reinigungsverfahren nach einem sog. Fume-Event nachkommen?

7. Welche Möglichkeiten stehen den zuständigen Behörden zur Verfügung, um Verstöße der Fluggesellschaften gegen Wartungs-/Reinigungs- und Meldevorschriften zu sanktionieren, und wie häufig wurde hiervon in den vergangenen zehn Jahren Gebrauch gemacht?

8. Hat das erfolgreich getestete Klimatisierungssystem der Liebherr-Aerospace Toulouse für Flugzeuge des Herstellers Airbus nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen Marktreife erreicht?

Wenn ja, welche Maßnahmen hat die Bundesregierung als Anteilseigner des Herstellers Airbus ergriffen, um die Nutzung der technischen Neuerung zu verbreiten?

Wenn nein, welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die Marktreife weiter voranzutreiben?

9. Wird sich die Bundesregierung für ein Verbot von zapfluftgetriebenen Lüftungssystemen einsetzen, da nunmehr eine gesundheitlich unbedenkliche technische Lösung vorhanden ist?

10. Wie viele Airbus 320neo Familie mit wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bislang verkauft und sind in Betrieb gekommen (bitte nach Fluggesellschaften aufschlüsseln), und welche Produktions- und Verkaufszahlen werden für die Jahre 2016 bis 2021 prognostiziert (bitte ebenfalls nach Fluggesellschaften aufschlüsseln)?

11. Wie viele Fälle aufgrund gesundheitlicher Beschwerden wegen des Verdachts von Vorkommnissen mit kontaminierter Kabinenluft wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr) im Jahr 2016 gemeldet?

12. In wie vielen dieser Fälle wurden von anderen deutschen Behörden (LBA, BfU, Umweltbundesamt – UBA –, Bundesinstitut für Risikobewertung – BfR) Akten und Informationen im Zusammenhang mit Störungen/Vorfällen mit kontaminierter Kabinenluft beigezogen, wenn ja, mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?

13. In wie vielen dieser Fälle fand ein Kommunikationsaustausch mit der betroffenen Fluggesellschaft über einschlägige Vorfälle außerhalb der jährlichen Arbeitstreffen statt?

14. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung unternommen, damit insbesondere die Risiken von kontaminierter Kabinenluft auch sachgerecht in den gesetzlich vorgeschriebenen Gefährdungsanalysen der deutschen Fluggesellschaften abgebildet werden?

Welche deutschen Fluggesellschaften sind nach Kenntnis der Bundesregierung dieser Verpflichtung nachgekommen, welche nicht, und welche Sanktionen wurden diesbezüglich verhängt, und wenn keine, warum nicht?

15. Inwieweit ist das Human-Biomonitoring bei unfallartigen Ereignissen, wie sie bei Kabinenluftvorfällen anzunehmen sind, gemäß den arbeitsmedizinischen Regeln (AMR 6.2 herausgegeben vom BMAS) und Vorgaben des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) anzuwenden?
- a) Haben die Arbeitsmedizinischen Regeln dieses Human-Biomonitoring nach Ansicht der Bundesregierung dabei keine Gültigkeit mehr?
 - b) Warum wird ansonsten nicht auf dieses vorgegebene Überwachungsverfahren zurückgegriffen?
 - c) Welchen Stellenwert haben die von den Fluggesellschaften in diesem Kontext in der Vergangenheit durchgeführten Luftmessungen im Vergleich zu den durchgeführten medizinischen Human-Biomonitorings?
 - d) Wie wird von der Bundesregierung oder den nachgeordneten Behörden und/oder Institutionen (z. B. BG-Verkehr) sichergestellt, dass diese Art von spezifischen Unfallereignissen, bei den dafür zuständigen Durchgangsarzten angemessen versorgt, sichergestellt werden kann, bzw. dass die Möglichkeiten der Hinzuziehung anderer Fachärztegruppen nach fachlich freiem Ermessen der Durchgangsarzte gewährleistet ist?
16. Geht die Bundesregierung aufgrund der aktuellen neuen Erkenntnisse immer noch davon aus, dass es zwischen dem Auftreten von Kabinenluftvorfällen und den in der Folge diagnostizierten Erkrankungen von durch solche Ereignisse Betroffenen keinen Zusammenhang gibt?
17. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Entstehung neuer Erkenntnisse auch im klinischen Bereich (Diagnostik und Therapie der mit Kabinenluftvorfällen assoziierten Erkrankungen) im Interesse der schon jetzt Betroffenen hinreichend und zügig unterstützt wird?

Berlin, den 24. Februar 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

