

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Markus Tressel, Winfried Hermann, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Dr. Anton Hofreiter, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Die Zuständigkeiten des Luftfahrt-Bundesamtes in Fällen von kontaminierter Kabinenluft**

„Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ist durch Gesetz vom 30. November 1954 (BGBl I S. 354) als Bundesoberbehörde für Aufgaben der Zivilluftfahrt errichtet worden. Es untersteht dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). (...) Oberstes Ziel des LBA ist die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit der Luftfahrt sowie für die öffentliche Sicherheit und Ordnung.“ (vgl. [www.lba.de](http://www.lba.de)).

„Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) sorgt als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Sicherheit eines Fluges lange bevor dieser beginnt. Durch die Wahrnehmung von inzwischen mehr als 100 Zulassungs-, Genehmigungs- und Aufsichtsfunktionen gewährleistet das LBA (...) den hohen personellen, technischen und flugbetrieblichen Sicherheitsstandard der Luftfahrt in Deutschland.“ (vgl. [www.lba.de](http://www.lba.de)).

Die Aufgaben, die das LBA zu erfüllen hat, sind äußerst vielfältig. Auf der einen Seite gehören viele technische Aufgaben, auf der anderen Seite zählen auch ökonomische Bewertungen dazu. Außerdem soll das LBA die Durchsetzung von Verbraucherrechten im Hinblick auf den Flugverkehr überwachen und gewährleisten.

Technische Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes sind unter anderem die Genehmigung und Überwachung von technischen Diensten (Instandhaltungssysteme) von gewerblichen Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen. Das LBA kann auch in eigener Verantwortung oder zur Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) Aufgaben übernehmen. Das LBA erarbeitet zudem Instandhaltungsprogramme, gibt Lufttüchtigkeitsanweisungen und arbeitet bei nationalen und internationalen Luftfahrtvorschriften mit. Ebenso zählt die Flugmedizin einschließlich Anerkennung und Überwachung flugmedizinischer Zentren und Sachverständiger zum Aufgabenfeld.

Gemäß § 5b der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) „Meldung von sicherheitsrelevanten Ereignissen“ sind sogenannte smoke-/fume-events dem LBA und der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) anzuzeigen. Diese „smoke-/fume-events“ sind Ereignisse, bei denen Öl mit der sehr heißen, aus den Triebwerken abgezapften, komprimierten Luft vermischt und als Dämpfe oder Rauch in die Kabine gelangen. Diese Vorkommnisse werden im weiteren Verlauf der Kleinen Anfrage als Ereignisse mit kontaminierter Kabinenluft bezeichnet. In

jüngster Zeit sind einige Fälle unter dem „low-oil-pressure“-Phänomen bekannt geworden. Bei diesem Ölverlust in den Triebwerken besteht auch die Möglichkeit, dass Öl durch den Zapfluftmechanismus angesogen wird und in die Kabinenluft gelangt.

Die Amerikanische Vereinigung von Klimaingenieuren (ASHRAE) hatte 2004 einen ersten Bericht über die Luftqualität von Flugzeugkabinen erstellt und 2007 und 2009 Tests bei weiteren Luftfahrtunternehmen durchgeführt sowie Vorschläge für Filter und Sensoren erarbeitet. Ein vorläufiger Bericht wurde der US-Luftfahrtbehörde FAA, der europäischen EASA und der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO vorgelegt. Der Endbericht der ASHRAE wird voraussichtlich Anfang 2011 vorliegen.

Airbus bestätigt mittlerweile Probleme mit kontaminierter Kabinenluft. Während Boeing International Corporation im neuen Dreamliner nicht weiter auf den Zapfluftmechanismus setzt, wird bei Airbus das sogenannte More-Electric-Aircraft-System entwickelt. Im neuen A350 werden sogenannte HECCA-Filter eingesetzt, um die Gefahr, dass Kabinenluft durch Triebwerköldämpfe kontaminiert wird, zu minimieren.

In einer firmeninternen Information an ihre Mitarbeiter räumte die Deutsche Lufthansa AG bereits im April 2009 ein: „In DLH Flugzeugen tritt ein Smoke Incident äußerst selten und in der Regel ohne Vorankündigung auf“. In der Literatur werden Zahlen wie „ein Incident auf 2000 Starts“ beschrieben“ (zitiert nach „Update Ölgeruch“ vom 2. April 2009 von Hanne Grimopont, FRA NL und Frank Lunemann, FRA NF/O). Darüber hinaus bestätigt das Unternehmen sofort im Anschluss an die zitierte Passage: „Eine Ausnahme bildet allerdings zur Zeit der A340-600 mit dem Triebwerk Trent 500. Dort bestand ein technischer Fehler, dieser ist erkannt und wird mit hoher Priorität von der LHT über eine technische Modifikation abgestellt.“

In dem Begleitmaterial zu einer weiteren Fernsehsendung des WDR („Markt“ vom 29. März 2010, [www.wdr.de](http://www.wdr.de)) werden für den Zeitraum vom 2. Januar 2008 bis 21. März 2010 insgesamt 199 Fälle aufgeführt, bei denen ein Ereignis mit kontaminierter Kabinenluft vermutet werden muss und welche gemäß der Verpflichtung nach § 5b LuftVO von den deutschen Luftfahrtunternehmen dem LBA hätten angezeigt werden müssen. Diese Zahl steht in einem auffallenden Missverhältnis zu den von der Bundesregierung beziehungsweise dem LBA vorgelegten Fällen (Antwort der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksachen 16/12179 und 16/12578).

Am 12. August 2010 zitierte ein Beitrag des NDR (vgl. [www.tagesschau.de](http://www.tagesschau.de)) aus einem dem Sender zugespielten vertraulichen Papier des Bundesverbandes der Deutschen Fluggesellschaften e. V. (BDF). Gemäß diesem Dokument befürchten die deutschen Fluggesellschaften „eine zusätzliche Dynamik“ wenn die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) oder die BFU „weitere Untersuchungen vornehmen“. Das LBA, das die direkte Aufsichtsbehörde darstellt, wird in diesem Schreiben nicht weiter erwähnt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Kommunikation findet zwischen der EASA und dem LBA oder anderen nationalen Behörden bezüglich der Ereignisse mit kontaminierter Kabinenluft statt?
2. Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung aus dem der EASA vorgelegten Zwischenbericht der ASHRAE vor?
3. Wann ist voraussichtlich mit den Ergebnissen des Endberichts der ASHRAE zu rechnen (bitte Datum angeben)?

4. Gibt es in den zuständigen Behörden Arbeitsgruppen, die sich mit möglichen Folgen auseinandersetzen, um schnelle Schlussfolgerungen für die politische Praxis ziehen zu können?

Wenn ja, welches sind die zuständigen Referate?

Wenn nein, wann, und wie schnell könnte ein entsprechendes Gremium arbeitsfähig sein?

5. Besteht ein Dialog zwischen Luftfahrt-Bundesamt und Luftfahrtindustrie bezüglich den Ereignissen mit kontaminierter Kabinenluft?

Wenn ja, wie sieht dieser aus, und über welche Maßnahmen wird diskutiert?

Wenn nein, warum nicht?

6. Sieht die Bundesregierung das Vorsorgeprinzip in diesem Zusammenhang als oberstes Gebot an?

7. In welcher Form nimmt das Luftfahrt-Bundesamt seine technischen Aufgaben im Zusammenhang mit Ereignissen mit kontaminierter Kabinenluft wahr?

8. Wie viele Vorkommnisse mit kontaminierter Kabinenluft wurden ausweislich der oben zitierten Mitarbeiterinformation der Lufthansa auf dem Muster Airbus A340-600 für die Vergangenheit eingeräumt, und wann wurden sie den zuständigen Behörden (LBA und BFU) gemeldet?

Entsprach dieses den geforderten Vorschriften und Fristen?

9. Welche Maßnahmen wurden vom LBA beziehungsweise der BFU eingeleitet, um die spätestens seit der ARD-Berichterstattung aus dem Frühjahr 2009 (ARD-Sendung „Plusminus“ vom 3. Februar 2009 sowie am 24. März 2009, WDR-Sendung „Markt“ vom 9. März 2009) auch dem LBA bekannten Fälle zu überprüfen?

Wenn keine Maßnahmen eingeleitet wurden, warum unterblieben diese?

10. Welche Maßnahmen oder Recherchen wurden hinsichtlich der in der Berichterstattung vermuteten Vorfälle ausgelöst, um mögliche gesundheitliche Gefahren für die betroffenen Passagiere und Besatzungsmitglieder ausschließen zu können?

Wenn keine Maßnahmen eingeleitet wurden, warum unterblieben diese?

11. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung eingeleitet, damit die von Ereignissen mit kontaminierter Kabinenluft betroffenen Passagiere sachgerecht und zeitnah informiert und gegebenenfalls medizinisch betreut werden können?

12. Wurden dem LBA weitere Ereignisse mit kontaminierter Kabinenluft nach der Berichterstattung im WDR vom 29. März 2010 gemeldet?

Wenn ja, wann wurden dem LBA wie viele dieser Fälle und für welche Flugzeugtypen gemeldet?

Wenn nein, welche Maßnahmen wurden seitens des LBA seitdem unternommen, um die Nichtmeldung zu sanktionieren (z. B. über Ordnungswidrigkeitsverfahren) und zukünftig die zeitnahe Meldung sicherzustellen?

13. Mit welchen Maßnahmen sieht sich die Bundesregierung vorbereitet, um bei einem Beweis des aerotoxischen Syndroms Risiken von Flug- und Flugbegleitpersonal sowie Reisenden für Gesundheit und Flugsicherheit gänzlich ausschließen zu können?

14. Was hält die Bundesregierung von einer ordnungspolitischen Maßnahme, die Betreibern von Luftfahrzeugen das Nutzen von TKP-reinen Triebwerksölen vorschreibt (zum Beispiel NYCO Turbonycoil 700)?
15. Was hält die Bundesregierung von einer ordnungspolitischen Maßnahme, die Betreibern von Luftfahrzeugen das Nutzen von Filteranlagen, um Giftstoffe aus der Zapfluft herauszufiltern, vorschreibt?
16. Sieht die Bundesregierung in der Verkürzung von Wartungsintervallen ein Instrument, das die Gefahr von Ereignissen mit kontaminierter Kabinenluft minimiert?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die Erkenntnisse aus dem von der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin im Jahr 2009 veröffentlichten Papier zur Charakterisierung von ultrafeinen Partikeln für den Arbeitsschutz (K. Rödelsperger, B. Brückel, S. Podhorsky, J. Schneider: Charakterisierung von ultrafeinen Partikeln für den Arbeitsschutz – Teil 2. 1. Auflage. Dortmund: Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin 2009. ISBN: 978-3-88261-104-5), dass auch Nanoteilchen eine Aerosolbelastung darstellen, im Hinblick auf die gesundheitliche Belastung für Flugpersonal und Passagiere bei Ereignissen mit kontaminierter Kabinenluft?
18. Welche Informationen, die mit der bereits seit April 2009 in den USA existierenden schriftlichen Anleitung für medizinisches Personal (Exposure to Aircraft Bleed Air Contaminants Among Airline Workers – A Guide for Health Care Providers, Robert Harrison u. a.), wie in Fällen des Verdachts mit Betroffenen medizinisch verfahren werden sollte, vergleichbar wären, hat die Bundesregierung oder eine nachgeordnete Behörde bisher erlassen, und wenn nicht, warum nicht?
19. Wie bewertet die Bundesregierung das im April 2010 gesprochene australische Gerichtsurteil („Turner v Eastwest Airlines Limited [2009]: New South Wales Dust Diseases Tribunal 10; (5 May 2009), Matter Number 428 of 2001“), wonach einer Flugbegleiterin aufgrund ihrer berufsbedingten Krankheit eine hohe Entschädigung zugesprochen worden ist?
20. Wie bewertet die Bundesregierung das im Mai 2010 gesprochene französische Gerichtsurteil (TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE BOBIGNY. Chambre 1/Section 5. N° du dossier : 10/00230.ORDONNANCE EN LA FORME DES RÉFÉRÉS. DU 10 MAI 2010) im Hinblick auf die dargestellte Problematik?

Berlin, den 10. September 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**