

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/12023 –**

Kontaminierte Kabinenluft an Bord von Verkehrsflugzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 3. Februar 2009 berichtete das ARD-Wirtschaftsmagazin Plusminus über kontaminierte Kabinenluft an Bord von Verkehrsflugzeugen (www.plusminus.de). Die Redakteure hatten in den vorangegangenen Monaten gemeinsam mit Kollegen vom Schweizer Fernsehen SF (<http://www.sf.tv>) heimlich Proben in Maschinen diverser Fluggesellschaften (überwiegend deutsche Firmen) genommen und diese durch das Labor der Universität von British Columbia, Department of Health and Epidemiology, Professor Christaan van Netten, auswerten lassen. Ganze 90 Prozent der Proben wiesen Rückstände von Trikresylphosphat (TCP), einer als Nervengift bekannten Chemikalie, auf.

Der mit Abstand höchste Wert von 154,9 Mikrogramm Trikresylphosphat auf einer Fläche von 2 × 2 cm wurde in einer Maschine vom Typ Boeing 757 der Condor gemessen. Auch in anderen Maschinen, etwa vom Typ BAe 146 bzw. AVRO RJ und Airbus, wurden erhöhte Rückstände von TCP in der Kabine registriert.

Bereits seit mehr als zehn Jahren sind solche Gefährdungen international bekannt. Diese Belastungen waren schon Gegenstand von parlamentarischen Anhörungen (Senat Inquiries 2001, Australien/House of Lords, UK 2003). In diesem Zusammenhang wurde bekannt, dass es besonders mit Flugzeugen der British Aerospace vom Typ BAe 146 bzw. AVRO RJ und Boeing 757 Probleme gibt. Diese Flugzeugtypen werden auch in Deutschland eingesetzt.

Im Zusammenhang mit Flugzeugen vom Typ BAe 146 ist es auch bei in Deutschland registrierten Maschinen zu Beeinträchtigungen der Handlungsfähigkeit von Besatzungsmitgliedern gekommen. Dies wirft Fragen auf zur Gefährdung des Flugpersonals und damit der Flugsicherheit.

1. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über die Gefährdung von Flugpersonal und Passagieren in diesem Zusammenhang?

Wenn ja, seit wann?

Erkenntnisse über eine grundsätzliche Gefährdung von Flugpersonal und Passagieren durch kontaminierte Kabinenluft liegen der Bundesregierung nicht vor.

2. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das Einatmen von erhitzten Triebwerksöldämpfen für die Gesundheit von Besatzungen und Passagieren unbedenklich ist?

Nein

3. Wie viele Meldungen von Besatzungen beim Luftfahrt-Bundesamt sowie der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung über Vorfälle mutmaßlicher Kontamination der Kabinenluft gemäß Verpflichtung nach § 5b der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) wurden seit 2004 erfasst?

Seit 2004 wurden vom Luftfahrt-Bundesamt 156 Meldungen erfasst, die sich auf Rauch oder Geruch im Flugzeug beziehen. Dies sind 4,3 Prozent der insgesamt 3 620 eingegangenen Meldungen.

4. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung eingeleitet, insbesondere in Bezug auf die hohen Rückstände von Trikresylphosphat in Maschinen vom Typ Boeing 757 und BAe 146 bzw. AVRO RJ?

In Bezug auf hohe Rückstände von Trikresylphosphat liegen weder beim Luftfahrt-Bundesamt, noch bei der für die technische Sicherheit und Zulassung der Luftfahrzeuge innerhalb der Gemeinschaft zuständigen Europäischen Agentur für Flugsicherheit Erkenntnisse vor, weshalb diesbezüglich keine Maßnahmen eingeleitet worden sind. Hinsichtlich früherer Meldungen über die Kontamination der Kabinenluft in Flugzeugen des Modells BAe 146 wurden von der für dieses Modell zuständigen britischen Luftfahrtbehörde zwei Lufttüchtigkeitsanweisungen (Airworthiness Directives) in den Jahren 2001 und 2003 herausgegeben, die vom Luftfahrt-Bundesamt übernommen worden sind.

5. Wird die mögliche Kontamination der Kabinenluft in der gesetzlich vorgeschriebenen Gefährdungsanalyse für den Betrieb von Luftfahrzeugen berücksichtigt?

Wenn ja, seit wann?

Weltweit werden die Triebwerke und Klimaanlage von Flugzeugen nach internationalen Sicherheitsstandards geprüft und zugelassen. Für Europa sind dies die Spezifikationen CS-25 und die CS-E. Danach ist bei der Musterzulassung von Triebwerken nachzuweisen, dass eine Verbrennung von Flüssigkeitsrückständen in der Zapfluft ausgeschlossen ist. Bei der Kabinenluft sind Forderungen hinsichtlich der zulässigen Anteile von CO und CO₂ sowie hinsichtlich Verunreinigung durch andere Gase und Dämpfe enthalten. Diese Forderungen bestehen seit mehreren Jahrzehnten und werden anhand von gesicherten Erkenntnissen fortgeschrieben.