

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Undine Kurth (Quedlinburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kontaminierte Kabinenluft an Bord von Verkehrsflugzeugen

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/sfl/kassensturz/index.php>) 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 10 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über die Gefährdung von Flugpersonal und Passagieren in diesem Zusammenhang?
Wenn ja, seit wann?
2. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das Einatmen von erhitzten Triebwerksöldämpfen für die Gesundheit von Besatzungen und Passagieren unbedenklich ist?

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?
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?
5. Wird die mögliche Kontamination der Kabinenluft in der gesetzlich vorgeschriebenen Gefährdungsanalyse für den Betrieb von Luftfahrzeugen berücksichtigt? Wenn ja, seit wann?

Berlin, den 13. Februar 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

elektronische Vorab-Fassung*