

12517/AB XXIV. GP

Eingelangt am 05.12.2012

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 W i e n

GZ. BMVIT-9.500/0034-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am . November 2012Dezember 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dr. Karlsböck und weitere Abgeordnete haben am 5. Oktober 2012 unter der **Nr. 12741/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend giftige Kabinenluft – Beinahe-Absturz einer Passagiermaschine gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Seit wann ist Ihnen bzw. Ihrem Ressort, dieser Beinahe-Absturz der Passagiermaschine bekannt?*

Mein Ressort wurde Ende September von dem konkreten Vorfall in Kenntnis gesetzt.

Zu Frage 2:

- *Wenn ja, wie bewerten Sie bzw. Ihr Ressort diesen schweren Zwischenfall?*

Da seitens der zuständigen deutschen Flugunfalluntersuchungsstelle BFU die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind, liegt eine entsprechende Einstufung noch nicht vor.

Zu den Fragen 3 bis 5:

- Wie bewerten Sie bzw. Ihr Ressort den Bericht der *Bundestelle für Flugunfalluntersuchungen (BFU)*?
- Wie bewerten Sie bzw. Ihr Ressort, dass die *Fluggesellschaft* zunächst versucht hat diesen schweren Zwischenfall zu vertuschen?
- Welche Maßnahmen werden gesetzt, um hier ein Umdenken der *Fluggesellschaften* herbeizuführen?

Es handelt sich hier um einen vorläufigen Zwischenbericht. Eine abschließende Beurteilung durch mein Ressort kann erst nach Vorlage des Endberichts der BFU erfolgen.

Zu den Fragen 6 bis 9 sowie 16 bis 19:

- Wurde mittlerweile eine Arbeitsgruppe zum Thema *kontaminierte Kabinenluft* etabliert?
- Wenn ja, welche Experten gehören der Arbeitsgruppe an und wie oft hat diese Arbeitsgruppe bereits getagt?
- Wenn ja, welche Handlungsempfehlungen wurden erarbeitet und werden diese bereits umgesetzt?
- Wenn nein, warum nicht?
- Welche Haltung vertritt die *EFSA* in diesem Zusammenhang?
- Gibt es mittlerweile diesbezügliche Überlegungen *Bauvorschriften* oder *operationelle Vorschriften* zu ändern?
- Wenn ja, wie sehen diese konkret aus?
- Wenn nein, warum nicht?

Seitens der EASA wurde das Thema bereits 2009 im Rahmen des A-NPAs 2009-10 behandelt. Konsultationen auf diversen Ebenen erstreckten sich bis in das Jahr 2012. Dabei kam die EASA nach Auswertung und Analyse von Vorfällen zu dem Ergebnis, dass derzeit keine Änderungen der bestehenden technischen Mindestanforderungen bezüglich der Vermeidung von Kabinenluftkontamination notwendig sind.

Zu Frage 10:

- Ist Ihnen oder Ihrem Ressort bekannt, ob auch andere A380 Betreiber diese Umrüstung vornehmen werden, nachdem im Zuge dieses schweren Zwischenfalls bekannt wurde, dass die *Fluggesellschaft* das Vorzeigemuster A380 umrüstet und Bleche eingesetzt hat, die verhindern sollen, dass Ölrückstände in die Kabinenluft gelangen?

Da A380 und A318 mit unterschiedlichen Triebwerksmodellen ausgerüstet sind, besteht zwischen der Modifikation der A380 Triebwerke und dem Germanwings-Zwischenfall kein direkter Zusammenhang.

Da österreichische Luftfahrtunternehmen keine Flugzeuge des Typs A380 betreiben, wurden keine konkreten Meldungen über von Fluggesellschaften durchgeführte Modifikationen an die Austro Control übermittelt.

Zu Frage 11:

- *Ist Ihnen bzw. Ihrem Ressort bekannt, ob Fluggesellschaften auch andere Flugzeugmuster mit diesen Blechen ausstatten werden und wenn ja, welche?*

Laut ACG GmbH müssen Herstellermodifikationen jeweils auf bestimmte Triebwerksmodelle/Flugzeugmodelle abgestimmt und zugelassen werden, somit können diese nicht automatisch von einer Triebwerkstype/Flugzeugtype auf eine andere Triebwerkstype/Flugzeugtype übertragen werden. Deshalb ist eine an den Triebwerken des A380 spezifisch zugelassene Installation von Blechen auf anderen Airbus Modellen nicht zulässig.

Zu den Fragen 12 bis 15:

- *Ist Ihnen bzw. Ihrem Ressort bekannt, wann das Messgerät zur Kontrolle der Kabinenluft, das laut Ankündigung der Fluggesellschaft gemeinsam mit Forschungseinrichtungen entwickelt wird, einsatzbereit sein wird?*
- *Wird dieses Messgerät bei allen Flugzeugmustern zum Einsatz kommen?*
- *Gibt es bereits andere Fluggesellschaften, Flugzeug- bzw. Triebwerkshersteller die sich an der Entwicklung beteiligen?*
- *Haben auch andere Fluggesellschaften angekündigt, Messgeräte zur Kontrolle der Kabinenluft in den Flugzeugen zu installieren?*

Laut ACG GmbH befindet sich die Entwicklung der oben konkret angesprochenen Messgeräte nach derzeitigem Kenntnisstand noch im Projekt- bzw. Entwicklungsstadium. Entsprechend liegen auch noch keine konkreten Termine hinsichtlich Einbau oder Verwendung in unterschiedlichen Flugzeugbaumustern bzw. von Luftfahrzeughaltern vor.