

XXIV. GP.-NR

12741 /J

ANFRAGE

05. Okt. 2012

des Abgeordneten Dr. Karlsböck
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend giftige Kabinenluft – Beinahe-Absturz einer Passagiermaschine

In der parlamentarischen Anfrage 9515/J (XXIV. GP) der Abgeordneten Dr. Andreas Karlsböck, Kolleginnen und Kollegen betreffend meldepflichtige Ereignisse in Fällen von kontaminiertem Kabinenluft – insbesondere Fälle mit dem Nervengift Trikresylphosphat (TKP) wurde auf die diesbezüglichen Gefahren hingewiesen.

In der schriftlichen Beantwortung 9415/AB (XXIV.GP) zu dieser Anfrage wurde auf die möglichen Lösungswege (z.B. Vorschlag von Filteranlagen oder Messgeräten) nachfolgende Auskunft erteilt:

„(...) Die EASA, die für die technische Zulassung von Luftfahrzeugen in der EU zuständig ist, beschäftigt sich seit 2009 mit dem Thema der Luftqualität in Luftfahrzeugen (...) Die EASA ist zu dem Schluss gekommen, dass zwischen den gemeldeten gesundheitlichen Symptomen und Kontaminationen der Kabinenluft mit Öl- bzw. Hydraulikflüssigkeitsdämpfen kein unmittelbarer Zusammenhang hergestellt werden kann und daher kein Erfordernis besteht, Bauvorschriften oder operationelle Vorschriften zu ändern (...)“

Dieses Thema hat nurmehr an Brisanz gewonnen, seitdem vergangene Woche ein Bericht der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen über den Beinahe-Absturz eines Flugzeugs vor knapp zwei Jahren bekannt wurde. Ein entsprechender Onlineartikel, welcher unter der Adresse http://www.krone.at/Welt/Bericht_Giftige_Oeldaempfe_schuld_an_Beinahe-Crash-Piloten_fast_k_o.-Story-335932 abrufbar ist lautet in entsprechenden Auszügen wie folgt:

„(...) Der schwere Zwischenfall in einem Germanwings-Jet Ende 2010 von Wien nach Köln (...) geht vermutlich auf giftige Öldämpfe in der Kabinenluft zurück. (...)“

Der Airbus der Lufthansa-Tochter Germanwings war beim Landeanflug auf Köln womöglich nur knapp einem schweren Unfall entgangen. Laut einem Zwischenbericht der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen (BFU) gaben die Piloten an, sie hätten einen "seltsamen, stark ausgeprägten, unangenehmen Geruch" wahrgenommen.

Ein Pilot soll demnach bemerkt haben, wie ihm "im wahrsten Sinne des Wortes die Sinne schwanden". Laut BFU beschrieben beide Flugzeugführer "ihre Verfassung kurz vor der Landung als surrealisch und wie in einem Traum". (...)

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende:

Anfrage

1. Seit wann ist Ihnen bzw. Ihrem Ressort, dieser Beinahe-Absturz der Passagiermaschine bekannt?
2. Wenn ja, wie bewerten Sie bzw. Ihr Ressort diesen schweren Zwischenfall?
3. Wie bewerten Sie bzw. Ihr Ressort den Bericht der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen (BFU)?

4. Wie bewerten Sie bzw. Ihr Ressort, dass die Fluggesellschaft zunächst versucht hat diesen schweren Zwischenfall zu vertuschen?
5. Welche Maßnahmen werden gesetzt, um hier ein Umdenken der Fluggesellschaften herbeizuführen?
6. Wurde mittlerweile eine Arbeitsgruppe zum Thema kontaminierte Kabinenluft etabliert?
7. Wenn ja, welche Experten gehören der Arbeitsgruppe an und wie oft hat diese Arbeitsgruppe bereits getagt?
8. Wenn ja, welche Handlungsempfehlungen wurden erarbeitet und werden diese bereits umgesetzt?
9. Wenn nein, warum nicht?
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 Vorzeigmuster A380 umrüstet und Bleche eingesetzt hat, die verhindern sollen, dass Ölrückstände in die Kabinenluft gelangen?
11. Ist Ihnen bzw. Ihrem Ressort bekannt, ob Fluggesellschaften auch andere Flugzeugmuster mit diesen Blechen ausstatten werden und wenn ja, welche?
12. Ist Ihnen bzw. Ihrem Ressort bekannt, wann das Messgeräte zur Kontrolle der Kabinenluft, das laut Ankündigung der Fluggesellschaft gemeinsam mit Forschungseinrichtungen entwickelt wird, einsatzbereit sein wird?
13. Wird dieses Messgerät bei allen Flugzeugmustern zum Einsatz kommen?
14. Gibt es bereits andere Fluggesellschaften, Flugzeug- bzw. Triebwerkshersteller die sich an der Entwicklung beteiligen?
15. Haben auch andere Fluggesellschaften angekündigt, Messgeräte zur Kontrolle der Kabinenluft in den Flugzeugen zu installieren?
16. Welche Haltung vertritt die EFSA in diesem Zusammenhang?
17. Gibt es mittlerweile diesbezügliche Überlegungen Bauvorschriften oder operationelle Vorschriften zu ändern?
18. Wenn ja, wie sehen diese konkret aus?
19. Wenn nein, warum nicht?