

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Mücke, Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Daniel Volk, Dr. Claudia Winterstein, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Schädlingsbekämpfung an Bord von Flugzeugen im internationalen Luftverkehr

Auf bestimmten Flugrouten sind die Fluggesellschaften verpflichtet, an Bord der Flugzeuge eine Schädlingsbekämpfung durchzuführen. Diese soll verhindern, dass Insekten aus dem Abflugland eingeschleppt werden, die Krankheitserreger übertragen können. Ursprünglich wurden hierbei vor der Landung in Gegenwart der Passagiere und Besatzung Kurzzeitinsektizide in der Kabine versprüht (sog. in-flight spraying).

Ungeachtet der unbestrittenen Notwendigkeit einer wirksamkeitsorientierten Biozidpolitik (siehe dazu Antrag der Fraktion der FDP „Gesundheitsschutz durch Schädlingsbekämpfung mit Chemikalien erhalten – Biozid-Richtlinie bürokratievermeidend überarbeiten“ auf Bundestagsdrucksache 16/4183 vom 31. Januar 2007) ist beachtlich, dass es in diesem Anwendungsbereich in der Folge wiederholt zu Beschwerden von Fluggästen gekommen ist. Eine Untersuchung des Fraunhofer Instituts für Toxikologie und Experimentelle Medizin (ITEM) im Jahr 2004 bestätigte, dass von diesem Verfahren ein Gesundheitsrisiko ausgeht. Die verwendeten Schädlingsbekämpfungsmittel können als Sprühtröpfchen in die Atemwege und auf die Haut gelangen und wirken auf das Nervensystem. Dessen ungeachtet werden die darin enthaltenen Wirkstoffe nach wie vor von der WHO als gesundheitlich unbedenklich eingestuft.

Im Jahr 2005 entwickelte das Bundesinstitut für Risikobewertung ein Desinsektionsverfahren, das für Passagiere und Besatzung erheblich verträglicher ist. Bei dieser sog. Preembarkations-Methode wird am Startflughafen ein kurzzeitig aktiver Wirkstoff in relativ hoher Konzentration in die noch leere Flugzeugkabine gesprüht. Da sich die ausgebrachten Insektizide bereits nach einigen Minuten niedergeschlagen haben, ist zum Zeitpunkt des Boardings kein Gesundheitsrisiko mehr für die Reisenden zu befürchten. Trotz der nachgewiesenen 100-prozentigen Wirksamkeit der Preembarkations-Methode wird sie in einem Großteil der Länder, die Desinsektionen fordern, nicht anerkannt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchen Staaten ist die Landung eines Flugzeugs nur nach vorheriger Desinsektion zulässig?
2. In welchen der zu Frage 1 genannten Staaten wird das Preembarkations-Verfahren akzeptiert?
3. Bei Flügen aus welchen Ländern sind die Fluggesellschaften verpflichtet, vor der Landung auf Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland eine Desinsektion durchzuführen?
4. Welche Bereiche des Flugzeugs – auch außerhalb der Passagierkabine – müssen desinsektiv behandelt werden, um die Tötung aller Krankheitsüberträger sicherzustellen?
5. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie viel Prozent der Personen, die sich an Bord von Flugzeugen befinden, in denen in-flight-spraying-Desinsektionen durchgeführt werden, durchschnittlich darauf zurückzuführende Beschwerdeanzeigen zeigen?
6. Wird das in-flight-spraying-Verfahren nach den Erkenntnissen der Bundesregierung auch auf Destinationen eingesetzt, auf denen es nicht vom jeweiligen Zielland gefordert wird?
Falls ja, um welche handelt es sich?
7. Welche weiteren Untersuchungen sind der Bundesregierung neben der Studie des Fraunhofer ITEMs aus dem Jahr 2004 bekannt, die sich mit dem Gesundheitsrisiko des in-flight-spraying-Verfahrens beschäftigt haben?
Zu welchen Ergebnissen kamen diese Untersuchungen?
8. Schließt sich die Bundesregierung der Bewertung des Bundesinstituts für Risikobewertung an, dass das in-flight-spraying-Verfahren ein Gesundheitsrisiko für die Kabineninsassen darstellt?
9. Sind – zumindest die deutschen – Fluggesellschaften dazu verpflichtet, die Fluggäste über die bevorstehende Durchführung einer in-flight-spraying-Desinsektion zu informieren?
Bestehen seitens der Airlines auch Informationspflichten bereits vor Antritt des Fluges?
10. Untersteht sowohl das in-flight-spraying- als auch das Preembarkations-Verfahren in Deutschland einer behördlichen Aufsicht?
11. Welche Rechtsvorschriften regeln in Deutschland die Zulässigkeit und die erforderlichen Rahmenbedingungen sowohl des in-flight-spraying- als auch des Preembarkations-Verfahrens?
12. Steht das Ausbringen von Insektiziden durch das Kabinenpersonal in Einklang mit den Vorschriften der Gefahrstoffverordnung?
13. Welche Gründe werden von den ablehnenden Staaten gegen die Preembarkations-Methode vorgebracht?
14. Welche Bemühungen gegenüber der Weltgesundheitsorganisation (WHO), sorgfältig überprüfen zu lassen, ob die beim in-flight-spraying-Verfahren eingesetzten Biozide tatsächlich gesundheitlich unbedenklich sind, kann die Bundesregierung vorweisen?
15. Gab es bislang Stellungnahmen der WHO, aus welchen Gründen sie die beim in-flight-spraying-Verfahren eingesetzten Biozide unverändert für gesundheitlich unbedenklich einschätzt?
Falls ja, wie beurteilt die Bundesregierung diese Aussagen?

16. Wenden nach Kenntnis der Bundesregierung mittlerweile alle deutschen Fluggesellschaften, die Ziele anfliegen, an denen eine vorangegangene Desinsektion gefordert wird, das Preembarkations-Verfahren an?
17. Inwieweit wirkt die Bundesrepublik Deutschland auf andere Staaten, die bislang das in-flight-spraying-Verfahren fordern, ein, künftig auch die Preembarkations-Methode zu akzeptieren?
18. Hat die Bundesregierung Kenntnis von den Erprobungen, durch Einsatz eines schnellen Luftstroms am Ende der Fluggastbrücke den Einflug von Insekten in die Flugzeugkabine zu verhindern?
Falls ja, zu welchen Erkenntnissen führten die Erprobungen?
Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung zu dieser Art der Schädlingsbekämpfung?
19. Welche weiteren Alternativmethoden zur Schädlingsbekämpfung an Bord von Flugzeugen werden nach Kenntnis der Bundesregierung diskutiert?
Wie positioniert sie sich jeweils zu den Vorschlägen?

Berlin, den 18. März 2009

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

