

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/12336 –**

### **Schädlingsbekämpfung an Bord von Flugzeugen im internationalen Luftverkehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Im internationalen Gesundheitsrecht hängt es von der Entscheidung des Staates des Zielflughafens ab, ob eine Befreiung des Luftfahrzeuges von Insekten verlangt wird. Im Gegensatz zu Artikel 83 Absatz 1 der Internationalen Gesundheitsvorschriften (1969) enthält Anlage 5 Absatz 2 Satz 1 der Internationalen Gesundheitsvorschriften (2005) (IGV) in Bezug auf die Befreiung von Flugzeugen von Insekten nur noch eine Soll-Vorschrift. Danach soll ein Beförderungsmittel, das eine Grenzübergangsstelle eines Gebiets verlässt, für das die WHO die Bekämpfung von Vektoren empfiehlt, von Insekten und Vektoren befreit werden. Anlage 5 Absatz 1 Satz 1 IGV sieht vor, dass die WHO regelmäßig ein Gebietsverzeichnis veröffentlicht; für aus diesen Gebieten kommende Beförderungsmittel werden Maßnahmen zur Befreiung von Insekten und andere Maßnahmen zur Bekämpfung von Vektoren empfohlen. Ein solches Gebietsverzeichnis der WHO nach den neuen IGV gibt es jedoch noch nicht.

Im internationalen Verkehrsrecht enthält Annex 9 des ICAO-Abkommens (ICAO: International Civil Aviation Organization) nähere Bestimmungen für die Entscheidung der ICAO-Vertragsstaaten, ob sie eine Befreiung von Insekten an Bord von Flugzeugen verlangen.

1. In welchen Staaten ist die Landung eines Flugzeugs nur nach vorheriger Desinsektion zulässig?

Nach Kenntnis der Bundesregierung ist dies in Australien, Neuseeland und Indien der Fall. Da die Festlegung von Regeln zur Desinsektion in der Zuständigkeit der nationalen Gesundheitsbehörden der angeflogenen Staaten liegt, verfügt die Bundesregierung hier nur über begrenzte Informationen.

2. In welchen der zu Frage 1 genannten Staaten wird das Preembarkations-Verfahren akzeptiert?

Über die Haltung der oben genannten Staaten liegen der Bundesregierung im Einzelnen keine Erkenntnisse vor.

3. Bei Flügen aus welchen Ländern sind die Fluggesellschaften verpflichtet, vor der Landung auf Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland eine Desinsektion durchzuführen?

Grundsätzlich ist keine Fluggesellschaft verpflichtet, vor der Landung in der Bundesrepublik Deutschland eine Desinsektion im Flugzeug durchzuführen. Gemäß den IGV können Ankunftsstaaten Desinsektionen oder andere Maßnahmen zur Verhinderung der Einschleppung übertragbarer Krankheiten bei Ankunft von Flügen aus entsprechenden Endemiegebieten anordnen. Im Einzelfall ist in der Bundesrepublik Deutschland dafür das für die Überwachung des Flughafens zuständige Gesundheitsamt verantwortlich.

4. Welche Bereiche des Flugzeugs – auch außerhalb der Passagierkabine – müssen desinsektiv behandelt werden, um die Tötung aller Krankheitsüberträger sicherzustellen?

Im Fall einer Vektorbekämpfung im Flugzeug sind alle Bereiche des Flugzeuges (Kabine, Cockpit, Laderaum, Nebenräume wie Toiletten, etc.) desinsektiv zu behandeln, in denen mit dem Vorkommen von Krankheitserregern gerechnet werden muss. Die Entscheidung trifft die anordnende Behörde.

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 Beschwerdeanzeichen zeigen?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Informationen vor.

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?

Nein

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?

Der Bundesregierung sind außer den im Auftrag der Bundesregierung von der Fraunhofer Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Umweltbundesamt und dem Bundesinstitut für Risikobewertung durchgeführten Untersuchungen keine aktuelleren ähnlichen Untersuchungen bekannt.

8. Schließt sich die Bundesregierung der Bewertung des Bundesinstituts für Risikobewertung an, dass das in-flight-spraying-Verfahren ein Gesundheitsrisiko für die Kabineninsassen darstellt?

Ja

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?

Nein. Entsprechende Informationspflichten sind nicht vorgesehen.

10. Untersteht sowohl das in-flight-spraying – als auch das Preembarkations-Verfahren in Deutschland einer behördlichen Aufsicht?

Maßnahmen zur Schädlingsbekämpfung in Deutschland und damit auch an Bord deutscher Flugzeuge unterliegen grundsätzlich den Vorschriften der Gefahrstoffverordnung. Die zur Anwendung kommenden Schädlingsbekämpfungsmittel unterliegen ferner seit 2000 in Europa den einschlägigen Vorschriften der EG-Biozid-Richtlinie.

Wenn die Gesundheitsverwaltung in Deutschland zum Schutz der menschlichen Gesundheit vor übertragbaren Krankheiten im Einzelfall auf der Grundlage von § 17 Absatz 2 und 3 des Infektionsschutzgesetzes eine Entwesung behördlich anordnet, so dürfen hierfür nur Mittel und Verfahren verwendet werden, die gemäß § 18 Absatz 1 des Infektionsschutzgesetzes von der zuständigen Bundesoberbehörde (hier Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit) in einer Liste im Bundesgesundheitsblatt bekannt gemacht worden sind und den o. g. Vorschriften entsprechen.

Hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit des gewählten Mittels gelten ferner Artikel 22 Absatz 3 IGV sowie Annex 9 Punkt 2.25 des ICAO-Abkommens: Die Befreiung von Insekten wird so durchgeführt, dass u. a. Verletzungen und soweit möglich Unannehmlichkeiten für Personen vermieden werden.

11. Welche Rechtsvorschriften regeln in Deutschland die Zulässigkeit und die erforderlichen Rahmenbedingungen sowohl des in-flight-spraying – als auch des Preembarkations-Verfahrens?

Ein „in-flight-spraying“ wird nach Erkenntnissen der Bundesregierung von deutschen Fluggesellschaften nicht durchgeführt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

12. Steht das Ausbringen von Insektiziden durch das Kabinenpersonal in Einklang mit den Vorschriften der Gefahrstoffverordnung?

Ja

13. Welche Gründe werden von den ablehnenden Staaten gegen die Preembarkations-Methode vorgebracht?

Gründe sind der Bundesregierung nicht bekannt. Zu beachten ist aber, dass die Preembarkations-Methode bisher nicht offiziell von der WHO als anerkannte Methode publiziert wurde.

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?

Die Bundesregierung bemüht sich seit Mitte der 90er Jahre kontinuierlich darum, der WHO möglichst risikoarme Verfahren zur Flugzeugdesinsektion zu empfehlen.

Ein Auszug der Aktivitäten:

1995: Mitteilung der Bedenken der Bundesrepublik Deutschland an die WHO gegen die derzeit angewendeten Methoden zur Flugzeugdesinsektion, insbesondere gegen die „in-flight-spraying“-Methoden.

1997: Internationale Expertenkonferenz im Umweltbundesamt in Zusammenarbeit mit dem damaligen Bundesinstitut für gesundheitlichen Verbraucherschutz und Veterinärmedizin (BgVV) zur Flugzeugentwesung und anschließende Presseerklärung.

1999: Auftrag an das für die Wirksamkeitsprüfung von Entwesungsmitteln nach dem Infektionsschutzgesetz zuständige Fachgebiet des Umweltbundesamtes, neue Methoden und Verfahren zur Flugzeugentwesung auf Wirksamkeit zu prüfen.

1999: Beauftragung des BgVV zur Durchführung von Studien zur Ermittlung der Exposition und des Risikos nach Flugzeugentwesungsmaßnahmen.

Publikation der Ergebnisse mehrerer Forschungsvorhaben, finanziert aus dem Umwelt-Forschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), 2004 und 2006.

Die Ergebnisberichte aller Forschungsvorhaben wurden vom zuständigen Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR) der WHO zu Verfügung gestellt.

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?

Die WHO beruft sich auf den Bericht „Safety of Pyrethroids for Public Health Use“ aus dem Jahr 2005. In diesem Bericht wird die Schlussfolgerung gezogen, dass keine „systemische Gefahr für die Gesundheit von Passagieren, inkl. Kindern und Bordpersonal als Folge von Schädlingbekämpfung an Bord von Flugzeugen“ besteht.

16. Wenden nach Kenntnis der Bundesregierung mittlerweile alle deutschen Fluggesellschaften, die Ziele anfliegen, an denen eine vorangegangene Desinsektion gefordert wird, das Preembarkations-Verfahren an?

Das in Deutschland entwickelte Preembarkations-Verfahren kommt bei Abflügen aus Deutschland nicht zum Einsatz, da die von deutschen Fluggesellschaften angeflogenen Zielländer mit Desinsektionspflicht diese Methode nicht zugelassen haben.

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?

Durch Bereitstellung von Informationen seitens der Luftverkehrsgesellschaften sowie seitens des Bundesinstituts für Risikobewertung werden die Staaten auf die Vorteile des Einsatzes der Preembarkations-Methode hingewiesen. Die breitere Anwendung der Preembarkations-Methode kann jedoch nur über die Anerkennung dieser Methode durch die WHO und die entsprechende Aufnahme in die WHO-Empfehlungen zur Flugzeugdesinsektion erfolgen.

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?

Die Bundesregierung befürwortet grundsätzlich chemikalienfreie Methoden, zum Beispiel durch Luftströme an den Eingangstüren in das Flugzeug einfliegende Insekten abzuhalten. Diese Methode wurde in verschiedenen Gesprächen mit den Luftfahrtgesellschaften und Fachleuten diskutiert. Eine praktische Umsetzung erschien bisher aufgrund der Logistik und/oder unzuverlässiger Infrastruktur in den entsprechenden Ziel-/Abflug-Flughäfen unmöglich. Zu berücksichtigen ist dabei, dass z. B. bei einem 90-minütigen Stopp einer großen Passagiermaschine nicht nur die Ausstiegstüren für die Passagiere geöffnet werden, sondern noch mindestens vier weitere Türen für die Entsorgung und Neubestückung des Cateringbereichs, die Reinigungskräfte und ähnliches. Entsprechende Luftstromvorrichtungen müssten dann an allen zu öffnenden Türen angebracht werden, und dies flexibel änderbar je nach Flugzeugtyp.

19. Welche weiteren Alternativmethoden zur Schädlingsbekämpfung an Bord von Flugzeugen werden nach Kenntnis der Bundesregierung diskutiert?

Wie positioniert sie sich jeweils zu den Vorschlägen?

Die WHO hat im Dezember 2008 eine Sitzung in den USA zum Thema nicht-chemischer Methoden der Flugzeugdesinsektion durchgeführt. Ein offizielles Protokoll oder Ergebnis dieser Sitzung liegt noch nicht vor.



