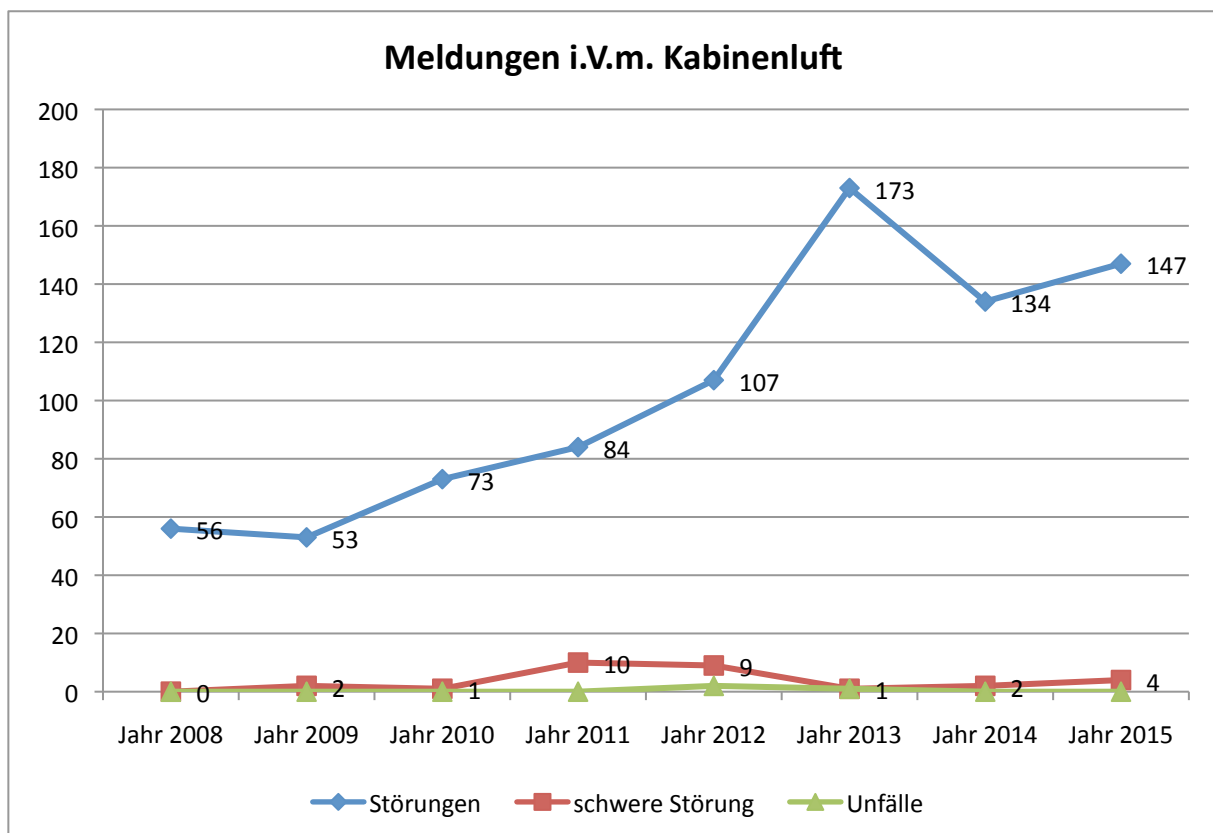


Kabinenluft: mehr als 1000 Fälle bei der Berufsgenossenschaft

Die Berufsgenossenschaft Verkehr hat wegen schlechter Kabinenluft in Flugzeugen richtig zu tun. Über 1000 Vorfälle liegen ihr vor. Jedes Jahr kommen über 400 hinzu. Tressel dazu: „Das Schlimme daran: Geholfen wird den Opfern nicht. Weder von der BG Verkehr noch von den Fluglinien. Die Fluglinien und vor allem die Hersteller bekommen die Probleme einfach nicht in den Griff. Die Bundesregierung redet das Problem klein. Sie weiß auch überhaupt nicht, was zu tun ist. Ich weiß nicht, was davon schlimmer ist.“

Die gemeldeten Zahlen von Vorfällen mit Kabinenluft haben sich stabilisiert und sind nur die Spitze des Eisberges. Das hat uns die Vergangenheit schon gezeigt. Doch die letzten acht Jahre verzeichnen immerhin über 800 Vorfälle, die in Verbindung mit kontaminierter Kabinenluft stehen. Selbst in Jahren, in denen die Medienberichterstattung abnimmt, kommen etwa 150 Störungen hinzu. Letztes Jahr sogar vier schwere Störungen. Markus Tressel, der Experte der grünen Bundestagsfraktion: „Luftfahrtlobby und Bundesregierung gingen davon aus, dass mehr gemeldet wird, je mehr die Medien bereichten. Das scheint auch nicht der Fall. Ich schlage vor, das Problem zu lösen, und nicht weiter zu überlegen, warum es eventuell doch kein Problem ist. Die Luft für Bundesregierung und Hersteller wird enger.“ Zuletzt berichteten Medien von einer Studie aus Göttingen. Hiernach wurde medizinisch nachgewiesen, dass sich im Körper Abbauprodukte bildeten, deren Ursache in den Triebwerkölen zu sehen seien.

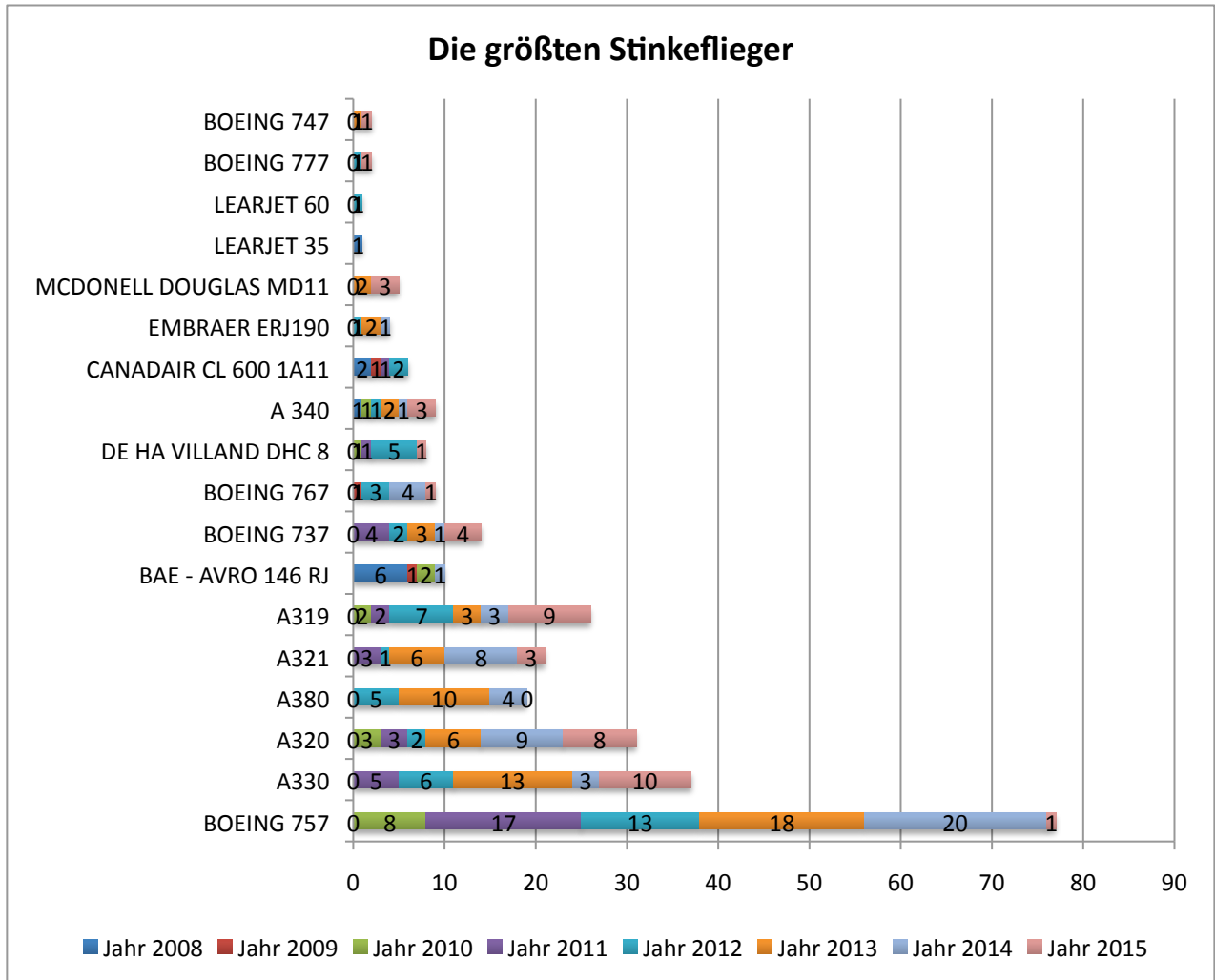


Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesregierung (Antwort auf kleine Anfrage BT-Drs. 18/7487 und BT-Drs. 18/3949)

Der Trend ist eindeutig. Doch: „Die Aufsichtsbehörden verwalten das Problem nur. Es kann doch nicht nur Aufgabe einer Bundesregierung sein, eine Statistik zu führen und diese an die

EASA zu melden. Von ihnen entsteht kein Druck auf Airlines und Flugzeugbauer. Das ist aber bitter nötig, um hier voranzukommen“, meint Tressel.

In der Statistik der Stinkeflieger hat sich derweil einiges getan. So ist der Spitzenreiter, die BOEING 757, von einem wundersamen Rückgang „betroffen“. Die 757 wird eigentlich nur von CONDOR eingesetzt. Dass es auf dem Muster nun vergleichsweise weniger Vorfälle gibt, glaubt Tressel nicht. „Es zeigt einmal mehr die Unregelmäßigkeiten und das Versagen der amtlichen Erfassung. Wir kennen das bereits vom A 380. Auf dem gab es auch keine gemeldeten Fälle, obwohl Lufthansa erhebliche Probleme mit ihm hatte.“



Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesregierung (Antwort auf kleine Anfrage BT-Drs. 18/7487 und BT-Drs. 18/3949)

„Die Statistiken sind das Eine. Wie aber mit den Einzelfällen umgegangen wird, ist das Andere. Und das stimmt doch sehr bedenklich“, so Tressel, dem weiterhin zahlreiche Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter, Pilotinnen und Piloten schildern, wie schwer der Kampf nach einer Arbeitsunfähigkeit infolge von Störungen, schweren Störungen oder Unfällen seien. Waren es 2013 noch etwa 300 Menschen auf etwa 100 Flügen, steigerte sich die Zahl der Bundesregierung zufolge nun im Jahr 2014 auf etwa 420 und für 2015 seien bereits über 450 Vorfälle bei der Berufsgenossenschaft erfasst. Und der Trend zeigt weiter nach oben. Bereits in der ersten sechs Wochen kamen fast 60 Weitere hinzu. „Es ist letztlich egal. Wer gesund ein- und krank aussteigt, dem gehört durch die Berufsgenossenschaft geholfen – ganz unabhängig von irgendwelchen juristischen Scharmützeln.“

Tressel fordert aber weiterhin: „Es gibt nur eine saubere Lösung. Und die heißt weg von abgezapfter Luft aus den Triebwerken. Wir fordern, dass die neuen Fluggeräte mit Zapfluft keine Zulassung mehr bekommen. Vor fünf Jahren noch haben wir eine Übergangslösung gefordert, um die Industrie zu unterstützen. Hier kommt mir aber eindeutig zu wenig.“

Die Bundesregierung müsste sich auch als Anteilseigner bei AIRBUS viel stärker einbringen. Dafür zuständig ist jedoch nicht das Verkehrsministerium, sondern das Wirtschaftsministerium. Bundesminister Gabriel wäre hier also gefragt.

Tressel abschließend: „Mir erschließt sich immer noch nicht: Warum kann man nicht einfach nervengiftfreie Triebwerköle einsetzen? Das würde doch zumindest eine große Gefahr verringern. Warn- und Messsysteme sind jedenfalls kein Problem mehr. Die Lösungen liegen parat. Leider werden sie von den Airlines nicht nachgefragt.“

Kabinenluft: Piloten, FlugbegleiterInnen und Reisende ohne Schutz?

Das Thema kontaminierte Kabinenluft begleitet die grüne Bundestagsfraktion um den tourismuspolitischen Sprecher, Markus Tressel, nun schon seit mehr als fünf Jahren. Was hat sich seither getan? Politische Anfragen im Serientakt. Immer mehr Meldungen. Gewissheit über Underreporting und keinerlei Sanktionen. Comeback des RAM-Air. Und vieles mehr. Doch reicht das? Über die Ergebnisse einer politischen Recherche...

Zum Hintergrund: Wir bewegen uns in einer sehr schwierigen Umwelt. Eine Druckluftkammer mit hohem Sauerstoffbedarf wegen der permanenten Kohlendioxidproduktion der Passagiere. Dazu eine Wärmeentwicklung der Passagiere. Es herrscht eine äußerst geringe Luftfeuchtigkeit. Wie die BG Verkehr bereits anmahnte auch eine erhöhte Ozonkonzentration. Ozon als Reizgas greift darüber Atemwege und Schleimhäute an, gerade in der Kombination mit der geringen Luftfeuchtigkeit sicher nicht gesundheitsfördernd. Ozon ist zudem krebserregend. Auch der Pestizideinsatz (in-flight-spraying-methode) kommt immer wieder zur Anwendung. Öldämpfe kommen ebenfalls vor. Und wie wir mittlerweile auch durch Erklärungen von Fluggesellschaften und einigen Politikern wissen, können auch verbrannte Brötchen, defekte Toaster uvm. zur Ohnmacht von Flugbegleitern führen. Was wir aber nicht wissen: Wie wirken diese verschiedenen Gefahrenquellen untereinander. Es gibt bis dato keine epidemiologische Untersuchung der Kombinationswirkung. Und wie sieht es mit der Prävention am Arbeitsplatz aus?

KEINE AUSREICHENDEN SCHUTZVORKEHRUNGEN

Die Bundesregierung bestätigt: Piloten können bei verunreinigter Kabinenluft Sauerstoff je nach Bautyp des Flugzeugs für 30 Minuten oder 2 Stunden beziehen. (vgl. dazu BT-Drs. 18/222, S. 5) Für Flugbegleiter steht hingegen nur eine Notversorgung für 15 Minuten zur Verfügung. Und für Passagiere? „Spezielle Schutzvorkehrungen (...) sind (...) nicht vorgeschrieben.“ (Antwort der Bundesregierung, S. 6) Eine Chance haben die Reisenden aber doch: der Pilot kann zu einem Notsinkflug ansetzen. Dann können die Druckluftmasken genutzt werden. Diese beinhalten jedoch nicht wie im Cockpit reinen Sauerstoff. Für die Bundesregierung besteht aber kein Anlass zur Sorge. Sie sieht ‚keinen Regelungsbedarf‘.

In der letzten kleinen Anfrage an die Bundesregierung stellt MdB Tressel auch die Frage, wie die Bundesregierung die Wirkung auf Passagiere einschätzt, wenn FlugbegleiterInnen eine Rauchschutzhaube aufsetzen. „Die Bundesregierung hat hierzu keine Erkenntnisse“, heißt es in der Antwort. Zudem sind die Rauchschutzhauben noch nicht einmal in ausreichender Anzahl für das Kabinenpersonal an Bord. Die Zugänglichkeit gerade in der Start- und Landephase, in denen es vermehrt zu Fume-, Smell- oder Odor-Events kommt, ist durch die Konzentration an einer Stelle darüber hinaus nur für einen Teil der Crew gegeben.

ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN LBA UND BFU AUSBAUFÄHIG

Noch in der Antwort auf die kleine Anfrage (BT-Drs. 17/5371, S.4) hieß es, die Bundesbehörden arbeiten vertrauensvoll miteinander. Die Auswertungen der Antworten bestätigen das nicht. Airlines melden Fälle mit Kabinenluft – wenn überhaupt – größtenteils beim Luftfahrtbundesamt. Diese Behörde untersucht aber nicht, im Gegensatz zur BFU. Auch über den Zeitrahmen, wann Fälle gemeldet werden, gibt es keine exakte Auskunft (vgl. BT-Drs. 18/222, S.7). Der Meldezeitpunkt ist für die Untersuchung aber entscheidend. Die Bundesstelle für Fluguntersuchung (BFU) bekommt aber nur von einem Bruchteil der Fälle mit. Und stuft trotzdem viele dieser Fälle nach eigenen Untersuchungen anders ein als das LBA (und die Airlines). Ein Beispiel aus dem Jahr 2012: 201 Fälle mit kontaminierter Kabinenluft wurden dem LBA gemeldet. Von 79 weiß die BFU. Nur in 14 Fällen konnte eine adäquate Untersuchung vorgenommen werden. Und dabei wurden 8 schwere Störungen festgestellt. (vgl. ebd. S.7) Das sind Vorfälle, wo nicht das LBA sondern explizit die BFU zuständig ist. Das zeigt auch, dass hier nicht nur ein Akteur Vorfälle mit Kabinenluft nicht mit der entsprechenden Konsequenz aufklärt. Und es zeigt, dass die Bundesregierung gegen dieses Vorgehen nicht konsequent vorgeht. Denn im Umkehrschluss heißt es: 65 von 79 Fällen wurden der BFU nicht

zeitnah übermittelt, um adäquat aufklären zu können. Längst gerechtfertigte Sanktionen blieben aus. Und weiterhin besteht kein Interesse an Änderungen der Rechtsgrundlagen.

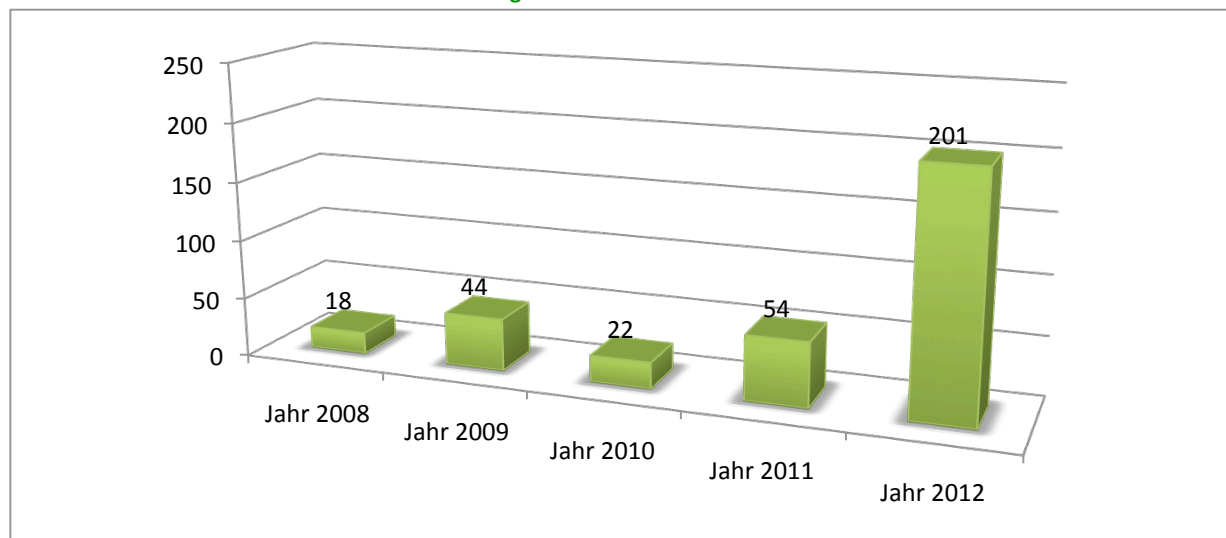
SANKTIONEN BISLANG NICHT VERHÄNGT

Der Sanktionsmechanismus funktioniert nicht. Dass eine Verordnung nicht von heute auf morgen reibungslos umgesetzt wird, ist klar. Aber diese Defizite müssten nun längst behoben sein. Bislang hieß es bei der Bundesregierung: „Der Tatbestand einer schweren Störung nach § 5 LuftVO lag nicht vor.“ (BT-Drs. 17/5371, S.6). Das hat sich gemäß der neuesten Zahlen geändert. Nicht jedoch an den Sanktionen.

SPRUNGHAFTER ANSTIEG IN STATISTIKEN – UND UNGEREIMTHEITEN

Schon Tressels Anfragen aus der 17. Legislaturperiode brachten nämlich erstaunliche Widersprüche zutage. Damals antwortete die Bundesregierung (BT-Drs. 17/14437), wie viele Vorfälle mit kontaminierter Kabinenluft, auf Öldämpfe zurückzuführen sind, es seien 47 Fälle von Ölgeruch für 2012 gemeldet worden. Diese Angaben standen nicht im Einklang mit denen aus dem Januar 2013. In einer Anfrage wurde zu diesem Zeitpunkt noch von 32 Fällen ausgegangen. Mittlerweile sind es 50 (Frage 1a in der Antwort der Bundesregierung auf die kleine Anfrage auf BT-Drs. 18/3763). Insgesamt zeigte sich aber in der Antwort der Bundesregierung (BT-Drs. 17/14437) ein massiver Anstieg. Standen im Jahr 2010 noch 22 Fälle in Verbindung mit kontaminierter Kabinenluft, waren es 2011 schon mehr als doppelt so viele; nämlich 54. Diese Zahl wird im Jahr 2012 fast ums Vierfache übertroffen: Über 200 Meldungen erfasst das Luftfahrt Bundesamt (LBA) bei der europäischen Datenbank (ECCAIRS). Zwei Jahre später zeigt das LBA keine vergleichbaren Zahlen, weist nur noch die mit Ölgeruch vor: und das sind in den letzten beiden Jahren immer deutlich über 50, mehr als noch 2011 insgesamt in Verbindung mit Kabinenluft standen.

Anzahl der vom LBA bei ECCAIRS erfassten Meldungen i.V.m. Kabinenluft



Quelle: Eigene Darstellung nach Antwort der Bundesregierung auf kleine Anfrage BT Drs. 17/14335

FAZIT: KOOPERATION BRINGT MEHR ALS KONFRONTATION

Nur durch politische Recherchen wurde dieses Thema ernst genommen. Es gibt viele Herausforderungen bei der Qualität der Kabinenluft. Das so oft beschworene safety-first-Motto der Luftfahrt kann man angesichts der Probleme, die sich aufzeigen, in diesem Thema nicht erkennen. Zwangsläufige Untersuchungen und Forschungen bleiben aus. Die Schutzvorkehrungen sind trotz eindeutiger Zusammenhänge (vor dem Flug gesund, danach nicht mehr) nicht ausreichend oder im Hinblick auf die Kabine nicht vorhanden.

Im vorhandenen Rechtsrahmen gibt es einige Schlupflöcher, das größte politische Problem jedoch ist die Rechtsdurchsetzung. Die ansteigenden Meldungen sind ein exemplarischer Beleg dafür. Die Zusammenarbeit der Akteure ist gerade angesichts der zunehmenden Anzahl von Meldungen nicht

ausreichend. Die politische Interpretation der Bundesregierung wirkt dabei zuweilen abenteuerlich. Es ist noch einiges zu tun. Und dabei ist keine Zeit zu verlieren. Das Gute: Die Lösungen sind da. Das Schlechte daran: Sie werden noch nicht angewendet

Auszug Parlamentarischer Initiativen

- Kleine Anfrage (BT-Drs. 18/7487), Antwort der Bundesregierung (BT.-Drs NN)
- Kleine Anfrage (BT-Drs. 18/3763), Antwort der Bundesregierung (BT.-Drs 18/3949)
- Kleine Anfrage (BT-Drs. 18/130), Antwort der Bundesregierung (BT-Drs. 18/222)
- Kleine Anfrage (BT-Drs. 17/14335), Antwort der Bundesregierung (BT-Drs. 17/14437)
- Bericht der Bundesregierung im Tourismus- und Verkehrsausschuss 17(20)61 am 4. April 2013
- Kleine Anfrage (BT-Drs. 17/11170), Antwort der Bundesregierung (BT-Drs. 17/11995)
- Kleine Anfrage (BT-Drs. 17/9676), Antwort der Bundesregierung (BT-Drs. 17/10035)
- Antrag: BT-Drs. 17/7480
- Schriftliche Fragen: Nr. 241-243/ Oktober 2011
- Schriftliche Fragen: Nr. 441-444/ September 2011
- Expertenhearing am 21.09.2011
- Kleine Anfrage (BT-Drs. 17/5155), Antwort der Bundesregierung (BT-Drs. 17/5371)
- Schriftliche Fragen: Nr 160/ Januar 2011, Nr. 59 und 87/ Oktober 2010
- Kleine Anfrage (BT-Drs. 17/2916), Antwort der Bundesregierung (BT-Drs. 17/3105)
- Anfrage an den Wissenschaftlichen Dienst (21.05.2010)
- Bericht der Bundesregierung im Tourismusausschuss am 21.04.2010

Mehr Informationen

Büro Markus Tressel MdB

Post: Platz der Republik 1
11011 Berlin

Telefon: 030/227-73206
0176/481 431 37

Email: markus.tressel@bundestag.de
Greening.cabin@googlemail.com

Web: <http://www.markus-tressel.de/kontaminierte-kabinenluft.html>