BFU – Studie
von Tim van Beveren - Berlin

Am 19. Dezember 2010 entging der Germanwings Flug 753 im Anflug auf Köln nur knapp einer Katastrophe. Es strömte giftige Luft ins Cockpit und drohte die Piloten auszuschalten. „Noch bevor ich einen Gedanken fassen konnte spürte ich selbst urplötzlich ein starkes Kribbeln in Händen und Füßen. Gleichzeitig merkte ich, wie mir im wahrsten Sinne des Wortes die Sinne schwanden." Mit diesen Worten beschrieb der Kapitän des mit 147 Menschen besetzten Airbus seine plötzlichen Probleme als es im Cockpit „merkwürdig roch" (die Welt berichtete). Kein Einzelfall, seit Jahren mehren sich solche Berichte. Allein von 2010 bis 2013 wurden in Europa knapp 800 dieser im Fachjargon „fume events" genannten Vorfälle den zuständigen Behörden gemeldet. Deutschland führt diese Statistik mit 460 Fällen an, doch die Dunkelziffer ist vermutlich noch höher.

Ebenso steigt die Zahl der Erkrankungen beim fliegenden Personal. Allein im vergangenen Jahr verzeichnete die Berufsgenossenschaft Verkehr rund 300 Unfallanzeigen zu diesem Problem.

Die Ursache ist der Branche lange bekannt: Die Atemluft im Flugzeug kommt aus den Triebwerken. Dies führt immer wieder zu Vorfällen, bei denen erhitzte Öl-Dämpfe in die Belüftung gelangen und von den Insassen eingeatmet werden. Schon seit mehreren Jahrzehnten stehen solche Öl-Dämpfe im dringenden Verdacht auch schwerwiegende Gesundheitsschäden am Nervensystem zu verursachen. Das Thema beschäftigte bereits seit 1999 Regierungsgremien in USA, England, Australien und seit 2011 mehrfach den deutschen Bundestag. Doch weder die Bundesregierung noch die europäische

Flugsicherheitsagentur EASA sahen bislang einen Handlungsbedarf.

Das könnte sich nun ändern. Gestern legte die Braunschweiger Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) einen knapp 100seitigen Bericht vor. Damit wird erstmals offiziell zugegeben, dass es ein Problem mit der Kabinenluft gibt, auch in Deutschland.

Der als „Studie" betitelte Bericht schließt mit vier Sicherheitsempfehlungen. Zwei dieser Forderungen richten sich an die EASA: Bei zukünftigen Neuzulassungen von Triebwerken und Flugzeugen soll die EASA sicherstellen, dass „gleiche Anforderungen" gelten und „dauerhafte gesundheitliche Beeinträchtigungen durch verunreinigte Kabinenluft ausgeschlossen werden." Auch soll ein Forschungsprojekt die Zusammenhänge zwischen aufgetretenen Langzeiterkrankungen und Auswirkungen von verunreinigter Kabinenluft klären.

Diese Empfehlungen sind nach Ansicht von betroffenem Flugpersonal längst überfällig und werden ausdrücklich begrüßt. Doch es gibt auch massive Kritik an der BFU-Studie.

Die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit kritisiert die von der BFU auch weiterhin recht eigenwillig vorgenommene Unterscheidung zwischen „Störungen" und „Unfällen". Gesetzlich und auch durch internationale Vorschriften für Flugunfälle ist klar geregelt, dass ein Vorfall, der zu einem Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden führt, als Unfall einzustufen und deshalb sorgfältig zu untersuchen ist. „Für uns ist kein Grund erkennbar, warum die BFU hier von gesetzlichen Regelungen abweicht. Das verfälscht das Gesamtbild und schönt allenfalls die

Statistik.", so der VC-Pressesprecher Jörg Handwerg gegenüber der Welt.

Auffällig sind auch Unterschiede zwischen der gestrigen BFU-Pressemeldung, die in ihrer zusammenfassenden Bewertung behauptet, es sei zu „keinen erheblichen Einschränkungen der Flugsicherheit gekommen" und dem Bericht. Danach gab es Vorfälle, in denen „waren die Sicherheitsreserven so weit reduziert, dass eine (...) hohe Unfallwahrscheinlichkeit bestand."

AUCH PASSAGIERE SIND BETROFFEN

Die BFU gibt auch erstmalig zu, dass neben dem fliegenden Personal auch Passagiere von solchen Vorfällen betroffen waren: „Verunreinigungen der Kabinenluft (...) haben zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen von Flugzeuginsassen geführt".

Der Bundestagsabgeordnete Markus Tressel (die Grünen) sieht damit seine Bedenken bestätigt. Seit fünf Jahren beschäftigt er sich und die Bundesregierung mit diesem Thema. In mehr als einem Dutzend parlamentarischer Anfragen forderte er Fakten. „Zunächst wollte die Regierung von dem Problem nichts wissen, dann waren es nur harmlose Einzelfälle und jetzt steht fest: Es sind weder Einzelfälle noch ist es harmlos." so Tressel gegenüber der Welt. Besonders verwundert ist er über den sprunghaften Anstieg der nun offiziell bestätigten Fallzahlen: „Mit jeder Anfrage bekommen wir voneinander abweichende Zahlen genannt. Nun haben sie sich sogar verdoppelt. Hier beißen sich die BFU-Angaben mit den Antworten der Bundesregierung auf unsere Anfragen."

Welche Flugzeugtypen aber besonders häufig von Öl-Dampf-Vorfällen betroffen

sind, ist nicht angegeben. Langatmig erläutert die BFU hingegen, zu welchen Untersuchungen sie sich nicht in der Lage sieht und was sie nicht erkennen kann. Dazu wären externe Experten wie zum Beispiel Mediziner und Chemiker notwendig gewesen, doch diese wurde offensichtlich nicht konsultiert.

Kritik übt Tressel deshalb besonders an der Form der Studie: „Es werden über viele Seiten Zahlen bebildert und interpretiert ohne einen einzigen klaren Nachweis. So ist überhaupt nichts nachprüfbar. Schon das entspricht nicht den Erwartungen an eine ernstzunehmende Studie." Gravierender ist für den Abgeordneten, dass die BFU „einerseits einen Mangel an Daten kritisiert und gleichzeitig, ohne im Besitz dieser Daten zu sein, aber trotzdem abschließende Bewertungen verkündet."

„Mängel" bestehen laut BFU außerdem beim Meldeverfahren von „fume events" durch die Airlines und ihre Mitarbeiter an die Behörde. Dies soll nach dem Willen der BFU nun ausgerechnet der Lobbyverband der Deutschen Airlines (BDL) richten. An ihn adressierte die Behörde eine weitere Sicherheitsempfehlung zur Verbesserung des Meldeverfahrens. Aber, so Tressel: „Die BFU hat mit ihrem Online-Meldeformular und Bußgeldern gute Instrumente selber in der Hand. Das ist so, als wenn der Verkehrsminister den ADAC auffordern würde, dass Autofahrer keine abgefahrenen Reifen mehr verwenden sollen, damit sich die Polizei die Kontrollen sparen kann." (*tvb*)