

Giftige Kabinenluft

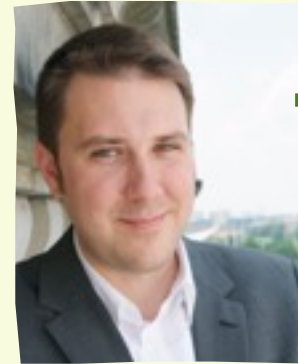


Foto: Wikipedia

Passagiere schützen
und Flugsicherheit wahren

Alle Infos zum Thema

Markus Tressel, Sprecher für Tourismuspolitik, Bündnis 90/Die Grünen



Nach Icelandair, die TCP-freies Öl im Probebetrieb einsetzt, reagiert nun endlich auch eine weitere Airline: Die Lufthansa. Das wird auch Zeit! Ihr sind die Probleme seit langem bekannt. Die Lufthansa baut beim A380 nicht nur Bleche ein, die das Eindringen von Öl in die Zapfluftkanäle verhindern soll. Sie hat auch weitere Maßnahmen angekündigt. Ich frage mich allerdings: Warum erst jetzt? Vor allem bei dem bei der Cityline eingesetzten Flugzeugmuster British Aerospace BAe146

sind die Probleme seit langem bekannt. Zudem sind auch die Einzelmaßnahmen kritisch zu hinterfragen. Eine manuelle Reinigung der Zapfluftkanäle reicht nicht. Man muss die Kanäle sehr aufwendig spülen. Es stellt sich die Frage, warum dieses Wunderblech nur beim A380 eingebaut wird, wenn es eine sinnvolle Maßnahme gegen Zapfluftkontaminierung vor Öl ist.

Die Bundesregierung bestätigte schon im Juni, dass es sich nicht um Einzelfälle handelt. Allein 67 Fälle mit Öldämpfen wurden in den letzten drei Jahren amtlich erfasst. Ferner heißt es in der Antwort der Bundesregierung auf unsere kleine Anfrage: „Die (...) Meldungen betreffen unterschiedliche Luftfahrtunternehmen und unterschiedliche Flugzeugmuster. Diese Angaben lassen keine Rückschlüsse auf Unterschiede zwischen Flugzeugmuster oder Luftfahrtunternehmen zu.“ Mit anderen Worten: Mit Öl verunreinigte Luft ist ein generelles Problem. Vom A380 war den Behörden im Übrigen kein Fall gemeldet worden. Die Vereinigung Cockpit berichtete bei einer Veranstaltung des Umweltbundesamtes von 360 registrierten sogenannten Fume-Events einer einzelnen Airline in den letzten vier Jahren. Die Flotte dieser Airline sei allerdings mit 20 Flugzeugen nicht besonders groß. Eine andere Airline habe alleine im Jahr 2011 60 Vorfälle gemeldet. Das Reporting der Airlines muss also besser werden und es muss auch sanktioniert werden, wenn sich daran nicht gehalten wird.

Wir haben zum 17. Oktober erneut einen Bericht der Bundesregierung angefordert und werden uns weiter für Flugsicherheit, einen konsequenten Verbraucher- und Arbeitsschutz sowie neue technische Entwicklungen einsetzen.

Herzlichst, Ihr Markus Tressel

Kontakt

Markus Tressel
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030 227 73206

Online

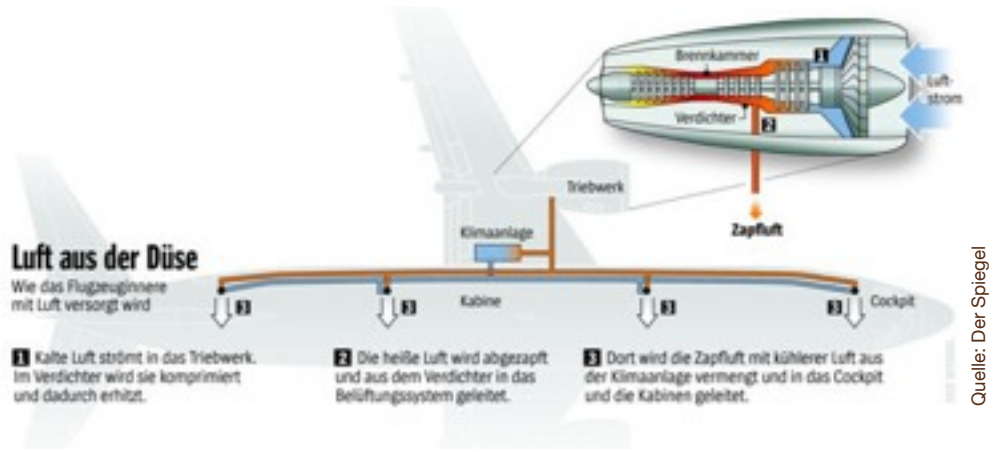
markus.tressel@bundestag.de
www.markus-tressel.de
www.facebook.de/markus.tressel
www.xing.com/profile/markus_tressel



Giftige Kabinenluft - Was passiert da?

Markus Tressel informiert

Die Gefahr lauert in der technischen Konstruktion von Flugzeugen, die die „Frischluff“ für die Kabine aus den Triebwerken abzapfen. Hierdurch können Öldämpfe und andere Schadstoffe ungefiltert in die Kabine gelangen – auch ins Cockpit. Beim Einatmen drohen im schlimmsten Fall sogar Nervenerkrankungen. Immer häufiger müssen Piloten Sauerstoffmasken benutzen, um auch bei technischen Problemen das Flugzeug sicher zu landen. Wir setzen uns daher für mehr Flugsicherheit, einen konsequenten Verbraucher- und Arbeitsschutz sowie neue technische Entwicklungen ein, um auch die Luft in Flugzeugen sauber zu machen.



Wir fordern:

1. Epidemiologische Untersuchungen. Sprich, wie wirken die verschiedensten Faktoren, wie u.a. Druckluft, hohe Ozonkonzentration, geringe Luftfeuchtigkeit, Pestizide und dazu noch die Möglichkeit von Öldämpfen und weitere Schadstoffe untereinander auf den Menschen.
2. Triebwerköle dürfen keine Nervengifte enthalten.
3. Die Nase der Crew ist als Schadstoffdetektor durch effektive Warnanlagen zu ersetzen.
4. Wenn wir über die Gesundheit von Passagieren und Crew sprechen, dann ist es nicht zu viel verlangt, dass ordentliche Filter installiert werden.
5. Die Luft für die Kabine sollte nicht aus Triebwerken kommen. Wir brauchen langfristig klügere Systeme, wie beispielsweise das RAM-Air Prinzip. Der Dreamliner macht vor, wie das geht.



Bereits seit Beginn der Legislaturperiode setzt sich Markus Tressel intensiv mit dem Thema „Kontaminierte Kabinenluft“ auseinander. Erst Ende September 2012 hat er dazu eine Rede im Bundestagsplenum gehalten.

Parlamentarische Initiativen:

- Kleine Anfrage (BT-Drs. 17/9679) , Antwort der Bundesregierung (BT-Drs. 17/10035)
- Antrag: BT-Drs. 17/7480/ SPD-Antrag BT-Drs. 17/7611
- 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
- Kleine Anfrage (BT-Drs. 16/ 12388), Antwort der Bundesregierung (BT-Drs. 16/12578)
- Kleine Anfrage (BT-Drs. 16/12023), Antwort der Bundesregierung (BT-Drs. 16/12179)