

## Sicherheitsempfehlung wegen Kabinenluft: Das wurde auch Zeit

**Die BFU legt am 07. Mai eine Studie zum Thema „Fume Events“ vor. Vier Sicherheitsempfehlungen werden ausgesprochen. Sie folgt damit einer grünen Forderung. Doch reicht das? Und was hat sich geändert? Sind die Erkenntnisse neu? „Nein“, findet Tressel, tourismuspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen. „Denn nicht nur der Inhalt der Sicherheitsempfehlungen ist zu kritisieren. Es ist vor allem die Studie an sich, die mehr Fragen aufwirft, als sie beantwortet. Positiv aber ist, dass endlich ein Problem erkannt wird.“**

Dabei kommt die BFU in ihrer Studie zu einem klaren Ergebnis, auf das die Grünen im Bundestag seit nunmehr fünf Jahren hinweisen. Auf Seite 89 wird festgehalten, dass die Kabinenluft verunreinigt sein kann, dass Personal und Passagiere infolgedessen ausgefallen oder erkrankt sind und Piloten Sauerstoffmasken nutzen mussten, um einen sicheren Flug zu gewährleisten. „Die Seiten davor sind jedoch voller Widersprüche“ findet Tressel.

„Es ist zunächst eine reine Datensammlung. Eine Datensammlung, die wieder neue Zahlen präsentiert.“ Schon im Juli 2013 stellte Tressel fest, dass die Zahlen der Bundesregierung Anlass zum Zweifeln gaben.<sup>1</sup> Und so erstaunt es, dass nun binnen einen Jahres aus etwa 300 Vorfällen zwischen 2008 und 2013, nun auf einmal mehr als doppelt so viele ab dem Jahr 2006 werden. „Auch hier beißt sich die Studie mit den Antworten der Bundesregierung auf unsere Anfragen.“ Wie kommt es auf einmal zu 663 Meldungen? Die BFU meint, es sei eine „Übersensibilität“ (S.63). Tressel hat eine andere Antwort parat: „Der Anstieg zeigt vor allem, dass das Meldeverfahren – trotz sehr eindeutiger politischer Vorgaben – lange Zeit nicht angewendet wurde. Die EU-Verordnung (996/2010) hat hier eine deutliche Besserung gebracht. Jetzt kann die Besatzung direkt melden. Die Meldungen werden so nicht mehr durch die Airlines kassiert, weil dann unangenehme Untersuchungen drohen könnten.“ Deshalb richtet sich auch eine Sicherheitsempfehlung an die Airlines. „Doch nicht das Verfahren, das die BFU über ihre Meldeformulare übrigens selber in der Hand hat, sondern das aktive Melden muss sich weiter bessern. Das Verfahren ist noch recht neu. Hier sind nur marginale Änderungen nötig. Viel gravierender ist das Problem der Rechtsdurchsetzung. Die Airlines wollen weiter nicht, die Bundesregierung sanktioniert nicht.“

Die Interpretation der Zahlen ohne eine einzige wissenschaftliche Quelle vorzunehmen entspricht jedenfalls schon mal nicht den heutigen Standards einer Studie. Doch noch viel gravierender ist, dass die Zugänglichkeit der zu untersuchenden Daten bemängelt wird und gleichzeitig – ohne diese zu besitzen – abschließende Bewertungen vorgenommen werden. So seien der Studie zufolge von den 663 Ereignissen 596 nicht meldepflichtig (S.72). Doch Untersuchungen konnten hierzu nicht vorgenommen werden. „Zur Versachlichung trägt diese Aussage jedenfalls nicht bei. Insbesondere, wenn man sich anschaut, aus wie vielen gemeldeten Störungen durch Untersuchungen der BFU auf einmal schwere Störungen werden.“ 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. BT-Drs. 18/222, S.7).

Tressel betont daher: „Nur durch unsere energische Aufklärungsarbeit hat die Bundesstelle ihre Lethargie beendet. Allein der Köln-Bonn-Fall wurde nur deshalb untersucht, weil wir im September 2011 ein Expertenhearing im Bundestag machten. Gerade vor diesem Hintergrund frage ich mich,

<sup>1</sup> <http://www.markus-tressel.de/kontaminierte-kabinenluft/massiver-anstieg-von-meldungen-mit-kontaminierter-kabinenluft.html>

wie es sein kann, dass die Ergebnisse weiter in der Form verharmlost werden? Es ist sicherheitsrelevant, wenn ein Pilot Sauerstoff benutzen muss, um weiter sicher fliegen zu können. Auch wenn ein Teil der Kabinencrew ausfällt oder sich – logischerweise – nach dem Flug erst krankmeldet, ist das für die Sicherheit relevant. Die Kabinencrew ist schließlich nicht nur zur Bewirtung der Fluggäste da.“

Wie kommt die BFU zu dem Ergebnis, dass einzig der Komfort bei vielen dieser Fälle eingeschränkt wurde und es sich um einen „harmlosen Geruch“ handelt? Schließlich beschreibt sie in der Studie auch, wie schlecht sie selber solche Ereignisse im Nachhinein untersuchen kann. „Wenn Piloten Sauerstoffmasken nutzen müssen oder Cockpit- oder Kabinenbesatzung krank werden, erachte ich das nicht als harmlos, vor allem dann, wenn noch niemand über die Langzeitwirkung bescheid weiß.“

Immerhin erkennt die BFU nun auch technische Änderungen für geboten an. Einen alternativen Mechanismus als die Zapfluft beispielsweise erkennt die BFU nun auch als langfristig denkbar (vgl. S.85). „Hier scheinen mir klare Vorgaben an die Industrie nötig. Doch das allein reicht nicht. Wir müssen vor allem auf das bestehende Fluggerät schauen. Das fliegt schließlich noch einige Jahre.“ Die BFU schließt sich auch hier der grünen Forderung nach Filtern und Sensoren an. Doch neben der Nachrüstung müssen die Flugzeuge vor allem ordentlich gewartet werden. Gerade das viele Fälle immer wieder auf selben Flugzeugen passieren (vgl. S. 25), spricht für ein systemimmanentes Problem und dafür, dass die Reinigung aufwendig ist. Das hatte die Bundesregierung auch schon bestätigt. Die Lufthansa Methode a la „Wisch weg“ hilft da nicht.

Über die Stoßrichtung der Sicherheitsempfehlungen besteht dann doch Zweifel:

- 1) Die Quellen für die Ursachen von Gesundheits- und Sicherheitsrisiken müssen alle identifiziert und restlos abgestellt werden. Richtig!
- 2) Das Melden muss besser werden. Das Verfahren und Instrumente wie Sanktionen dafür hat die BFU größtenteils selbst in der Hand.
- 3) Bei Musterzulassungen sind Änderungen gefragt. Richtig! Beispielsweise der Weg weg vom Zapfluftmechanismus. Das traut sich die BFU dann aber doch nicht.
- Und 4) Absolut richtig. Eine qualifizierte Untersuchung muss her. Wer es machen soll und kann, das ist die nächste Frage. Unseres Erachtens kann das nicht eine Institution, sondern nur ein Konsortium von Fachleuten.

Tressel hält fest: „Diese Studie ist der Ausdruck des eigenen Scheiterns. Zunächst wollte man von einem Problem nichts wissen. Dann waren es Einzelfälle, die aber alle nicht so schlimm waren. Und nun zeigt sich: Es sind weder Einzelfälle, noch ist es harmlos. Es ist ein Problem.“

## 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.

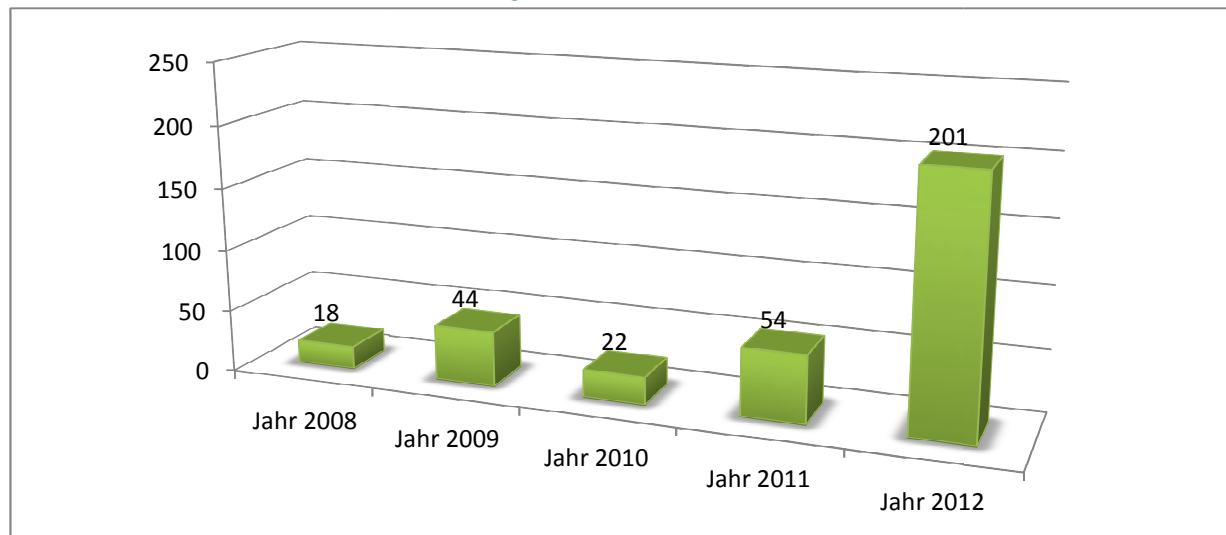
#### SANKTIONEN BISLANG NICHT VERHÄNGT

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. Wie häufig genau, das weiß aber noch nicht mal die Bundesregierung. Wenn die BFU jetzt von 8 schweren Störungen für 2012 spricht, ist das schon wieder eine mehr, als noch vor wenigen Monaten.

#### SPRUNGHAFTER ANSTIEG IN STATISTIKEN – UND UNGEREIMTHEITEN

Schon Tressels vorletzte Anfrage brachte 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. 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).

#### 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. 18/130), 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](mailto:markus.tressel@bundestag.de)  
[Greening.cabin@googlemail.com](mailto:Greening.cabin@googlemail.com)

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