

FAKTENCHECK

zum Thema Kabinenluftqualität

Zum Thema Kabinenluft hat es in den vergangenen Jahren immer wieder Aussagen zu der Frage gegeben, ob z.B. durch das Eindringen verbrannter Ölrückstände in die Kabinenluft die Gesundheit der Passagiere und Crews sowie die Sicherheit des Flugs gefährdet sein könnten. Den Fluggesellschaften ist es bis heute wichtig zu erfahren, ob es tatsächlich belastbare Erkenntnisse aus wissenschaftlichen Untersuchungen gibt, die diese Aussagen bestätigen und ob damit ein Problem besteht, das Veränderungen im Flugbetrieb oder bei der Wartung oder Herstellung von Flugzeugen erforderlich macht.

Dem Widersprechend werden Äußerungen gemacht, die ein Bild suggerieren, die Branche würde dem Thema Luftqualität in Verkehrsflugzeugen keinen angemessenen Stellenwert einräumen. Dabei werden oftmals spekulative Behauptungen geäußert und Fakten nicht oder nicht richtig wiedergegeben, so dass wir, der BDL und seine Mitglieder, hierzu mit dem nachfolgenden Faktencheck einige Dinge klarstellen möchten.

Faktencheck 1: „Die Branche nimmt das Thema nicht ernst / redet es klein.“

Die deutsche Luftfahrt nimmt das Thema der Kabinenluftqualität sehr ernst, denn für uns und unsere Mitgliedsunternehmen hat die Sicherheit und Gesundheit der Passagiere und unserer Crews oberste Priorität! Zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs gibt es in der Luftfahrt verbindlich geregelte Vorschriften, Aufgaben und Zuständigkeiten für die beteiligten Unternehmen und Aufsichtsbehörden. Flugzeuge werden auf Grundlage eines geprüften Musters und einschlägiger Konstruktionsdaten produziert. Der Hersteller trägt die Verantwortung, den Fluggesellschaften ein lufttüchtiges (d.h. ein vollumfänglich den gesetzlichen Sicherheitsauflagen entsprechendes) Flugzeug zu übergeben. Zur Gewährleistung des störungsfreien Betriebs sind etablierte, gesetzliche Regelwerke und Verfahren verbindlich festgelegt, die von unseren Mitgliedsunternehmen eingehalten und entsprechend umgesetzt werden. Daher wird jeder Vorfall, bei dem ungewöhnliche Gerüche an Bord auftreten, auf dessen Ursache untersucht.

Faktencheck 2: „Die Fluggesellschaften sparen an der Wartung / halten Wartungsintervalle nicht ein.“

Das auf jedes Flugzeug zugeschnittene und vom Luftfahrt-Bundesamt genehmigte Wartungs- und Instandhaltungsprogramm sorgt mit der Forderung zu präventiver Wartung dafür, dass mögliche Probleme bereits vorab erkannt und frühzeitig behoben werden. Die Wartung und Instandhaltung wird durch die Fluggesellschaften selber bzw. durch beauftragte, qualifizierte Instandhaltungsbetriebe durchgeführt. Deren Arbeit unterliegt hohen gesetzlichen Sicherheitsanforderungen und Standards. In Deutschland führt das Luftfahrt-Bundesamt darüber Aufsicht. Die Betriebszulassung eines Flugzeugs erlischt, wenn sein individuell genehmigtes Instandhaltungsprogramm nicht eingehalten wird.

Faktencheck 3: „Die Flugbetriebe geben Meldungen nicht an die Meldebehörden weiter.“

Nur durch ein aktives Meldewesen können mögliche Unsicherheiten im Vorfeld erkannt und vermieden werden. Im Falle eines Kabinenluftvorfalls an Bord, greifen etablierte Meldeverfahren zwischen Crews, Arbeitgebern und den Behörden. Fluggesellschaften und Crews kommen ihrer Verpflichtung nach, die Störungen an die überwachenden Stellen, hier das Luftfahrt-Bundesamt und bei schweren Störungen oder Unfällen die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, zu melden. Der BDL unterstützt dieses Meldewesen aktiv durch regelmäßige Gespräche mit den Meldebehörden, zusammen mit unseren Mitgliedsunternehmen, den Gewerkschaften der Piloten und Flugbegleiter, der Vereinigung Cockpit (VC), der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation (UFO) und der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di).

Faktencheck 4: „Die Branche nutzt bereits existierende Technologien nicht in vollem Maße aus.“

Der BDL steht im Dialog mit Flugzeugbauern, Triebwerksherstellern, und Produzenten von Ölen, Sensoren und Filtern, um gemeinsam auch in Zukunft weiterhin die Luft in der Flugzeugkabine auf einem maximalen Qualitätsniveau zu halten. Experten bewerten neue Technologien, die aktuell bei allen BDL-Mitgliedsairlines auf Flugzeugen getestet werden. Darunter sind die aktuellen Tests von HEPA/Carbon-Filtern auf Flugzeugen explizit zu erwähnen.

Faktencheck 5: „Fluggesellschaften informieren ihre Passagiere nicht.“

Die Gesundheit unseres Personals und der Passagiere nehmen wir sehr ernst. Unsere Crews werden regelmäßig für verschiedene Situationen trainiert und erhalten Erste Hilfe-Schulungen. Unabhängig von Ursache und Grund wird jedem Fluggast, der sich an Bord unwohl oder krank fühlt, von den Crews unserer Mitgliedsunternehmen geholfen und bei Bedarf mit Unterstützung von Ärzten an Bord Erste Hilfe geleistet. Sofern notwendig, wird nach der Landung medizinische Betreuung hinzugeholt und Fluggäste informiert.

Faktencheck 6: „Fluggesellschaften bieten ihren Crews keine ordentliche medizinische Versorgung.“

Damit die Sicherheit an Bord zu jedem Zeitpunkt gewährleistet ist, sind unsere Crews auch sensibilisiert untypische Gerüche an Bord ernst zu nehmen. Um sicher zu gehen, dass beim Auftreten von merkwürdigen, nicht identifizierbaren Gerüchen an Bord keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen entstehen, haben die deutschen Fluggesellschaften, Vertreter der Cockpit- und Kabinenbesatzung, die Berufsgenossenschaft Verkehr sowie Mediziner und Wissenschaftler ein medizinisches Untersuchungsverfahren entwickelt. Neben der individuellen medizinischen Betreuung betroffener Crews ermöglicht das damit verbundene standardisierte Erfassen medizinischer Daten der Berufsgenossenschaft Verkehr zusätzlich mögliche Zusammenhänge zu erkennen, auszuwerten und medizinische Schlussfolgerungen zu ziehen.

Faktencheck 7: „Die Branche kauft sich durch die Finanzierung von teuren Studien durch vermeintlich unabhängige Wissenschaftler die gewünschten Ergebnisse.“

Um Erkenntnisse über die Qualität und die Zusammensetzung der Luft an Bord von Flugzeugen zu gewinnen, hat die Luftverkehrswirtschaft unabhängige, wissenschaftliche Institute und Forscher beauftragt, zusätzliche Tests der Luft in der Kabine und im Cockpit durchzuführen. Dies waren bspw. das Institut Fresenius, das Institut für Toxikologie an der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz und das Institut für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin der Medizinischen Hochschule Hannover (MHH).

Diese Untersuchungen haben bisher stets das gleiche Ergebnis gezeigt: Die Kabinenluft ist insgesamt ähnlich oder gar besser als die Luft in anderen Räumen, wie z. B. Büros, Kindergärten, Schulen und Wohnungen.

Zu dem gleichen Ergebnis kommen aktuell von der EASA initiierte Studien. Die unabhängigen Studien zu Kabinenluftmessungen während des Fluges bzw. zur Toxizität pyrolysiertes Triebwerksöle bestätigten frühere Bewertungen der Behörde: Auf keinem der 69 Flüge auf acht verschiedenen Flugzeugtypen wurden Schadstoffgrenzen überschritten oder Stoffe in gesundheits-schädlichen Größenordnungen festgestellt. Vielmehr lagen die gemessenen Schadstoffkonzentrationen um Größenordnungen weit unter gesundheitsbedenklichen Werten. Die gemessene Menge toxisch wirkender Stoffe lag im unbedenklichen Nanobereich und könnte durch eine intakte Lungenbarriere beim Menschen nicht in den Organismus aufgenommen werden. Die gemessenen Substanzen treten auf alle Flugzeugtypen nahezu gleichermaßen auf. Dies gilt auch für die Boeing 787, welche die Luft für die Klimaanlage nicht über die Triebwerke bezieht.

[Quelle: <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/press-releases/easa-publishes-two-studies-cabin-air-quality>]

Wir begrüßen, dass im Interesse der Öffentlichkeit, der Fluggäste, der Fluggesellschaften, Branchenverbände und der Industrie die EU-Kommission die Studien der EASA fortführt.

Faktencheck 8: „Die Crews werden nicht ausreichend geschult.“

Die Fluggesellschaften betreiben ihre Luftfahrzeuge unter Einhaltung der vorgeschriebenen Gesetze und Grundregeln für den Betrieb – oftmals über das gesetzliche Maß hinaus – und legen in ihren Betriebshandbüchern genehmigte Betriebsverfahren fest. Es existieren Prüflisten, die von den Besatzungen auch in Notfällen zu benutzen sind, um sicherzustellen, dass die festgelegten Betriebsverfahren befolgt werden.

Zudem haben die Fluggesellschaften im Rahmen ihrer Fürsorgepflicht ein hohes Interesse, dass die Crews in Cockpit und Kabine alle aus Sicht der Flugsicherheit und Arbeitssicherheit relevanten Vorfälle melden. Die Fluggesellschaften sensibilisieren ihre Crews fortlaufend, ihre Meldepflicht engagiert wahrzunehmen und unterstützen eine transparente Aufklärung durch die Behörden. Angesichts der starken Sensibilisierung der Crews durch die Flugbetriebe, Gewerkschaften/Berufsverbände und Meldebehörden in den vergangenen Jahren stieg die Zahl der Meldungen. Diese Entwicklung ist positiv, da sie eine gute Meldekultur kennzeichnet. Entscheidend ist, dass die Zahl der von der zuständigen Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) als relevant klassifizierten Vorfälle in derselben Zeit nicht stieg.

Ein sachlicher Umgang mit Fragen zur Kabinenluftqualität in Verkehrsflugzeugen ist der Branche wichtig. Daher kommuniziert der BDL transparent auf seiner Website¹ hierzu, wo er u.a. mit einem Sachstandsbericht und weiterführenden Dokumenten proaktiv über den aktuellen Stand zu Wissenschaft, Technik und Erkenntnissen informiert.

¹ <http://www.bdl.aero/de/themen-positionen/sicherheit/luftqualitat-im-flugzeug>