

ONLINE – PRESSEGESPRÄCH am Freitag, 18.12.2020, 11 Uhr:

„Wahrnehmungsfälle ‚Fume Events‘:

Risiko für die Sicherheit im Luftverkehr und die Crew

Vorfälle mit kontaminierter Kabinenluft, sog. Fume Events oder besser: Cabin Air Contamination Events, kommen nicht häufig vor, aber regelmäßig. Laut einer Schätzung des British *Committee on Toxicity* (COT 2007): 1 Ereignis auf 2.000 Flüge – eine Zahl, die auch die Deutsche Lufthansa konzidiert hat.

Technische Infos zu diesem Problem der Zapfluft aus den Triebwerken finden sich bei Prof. Dr.-Ing. D. SCHOLZ (<http://cabinair.profscholz.de/>) und www.ansTageslicht.de/ueberdenwolken (Prof. Dr. J. LUDWIG), beide Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW), Hamburg.

Die Folge sind zwei Probleme, weil die pyrolysierten Stoffe, die dabei über die Klimaanlage in das Flugzeug gelangen – laut der „AVOIL“-Studie der EASA (2017) über 127 an der Zahl – zum größten Teil toxisch sind, insbesondere Substanzen wie Tricresylphosphat, Tributylphosphat u.a.

Problem 1: Fume Events können a) akut - also auf der Stelle eintretende - Beeinträchtigungen auslösen („incapacitation“ z.B. bei Piloten) ebenso wie b) lebenslange Langfristschäden verursachen. Anschlussproblem hierbei für die Betroffenen: die in der Regel verweigerte Anerkennung dieser Schäden durch die Gesetzliche Unfallversicherung.

Problem 2: Wenn bei Piloten im Cockpit urplötzlich „die Sinne schwinden“, sich das „Sichtfeld schlagartig einschränkt“, den Piloten die „Angst packt, die Kontrolle über den eigenen Körper und das Handeln zu verlieren“, es „schwer wird sich überhaupt zu konzentrieren“, um den „Scheiss-Flieger auf die Bahn zu kriegen“, ist dies potenziell ein Problem der Luftverkehrssicherheit. Anders gesagt: ein Akt zwischen Leben und Tod. Die O-Töne stammen aus dem Vorfall vom 19. Dezember 2010, um den es u.a. auch bei diesem Online-Pressegespräch am 18.12.2020 geht.

Diese Probleme gibt es jetzt seit rund 60 Jahren. Es ist keine Veränderung in Sicht. Auch bei Asbest hat es einen ähnlichen Zeitraum gedauert, bis der Schadstoff verboten wurde (1995). Bei den auf PCP-basierten Holzschutzmitteln (Pentachlorphenol, Dioxin) ging es etwas schneller: bereits nach 40 Jahren wurde der Stoff (1989) verboten. Bei Benzol hatte man sogar noch schneller reagiert (1971).

Was alles passieren muss, wie groß der öffentliche Druck werden muss, bei dem die Medien eine gewichtige Rolle spielen, wird im Rahmen eines Forschungsprojekts „Risikowahrnehmung“ an der HAW untersucht (www.haw-cc.com/risikowahrnehmung). Eine der relevanten Wahrnehmungsfällen bei Fume Events ist der Umstand, dass es für die Meldung solcher Vorfälle keine geregelten Standards und noch weniger zwingend vorgeschriebene Meldewege gibt. Die Airlines selbst sind „not amused“ über entsprechende Meldungen, weil danach – eigentlich - die „ducts“ und ggfs. die gesamte Klimaanlage ausgetauscht werden müssten. Der Gedanke an die Sicherheit des eigenen Arbeitsplatzes wirkt ebenfalls nicht als Motivationsverstärker bei der Crew, eine Meldung zu erstatten.

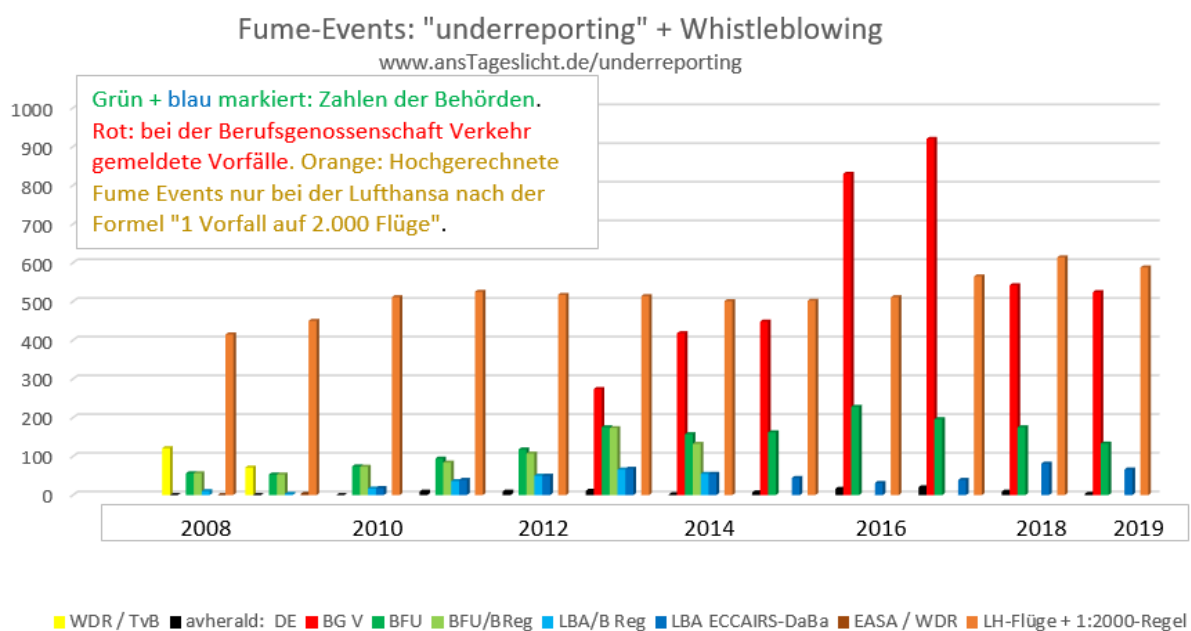
Aus diesem Grund gibt es eine erhebliche Diskrepanz zwischen verfügbaren Zahlen. In der Wissenschaft spricht man von „underreporting“. Die nachfolgende Grafik versucht dieses Informationsproblem zu verdeutlichen:

Die amtlich erfassten Zahlen z.B. bei der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) zählen „Ereignisse, bei denen es zu Rauch oder Geruchsentwicklung“ kam (dunkelgrün). Für 2019 waren dies 133. Beim Luftfahrtbundesamt (LBA) kamen als „Vorfälle mit Ölgeruch“ (blau) nur noch ein kleiner Teil davon an: 66. Im Rahmen einer parlamentarischen Anfrage der GRÜNEN im Bundestag (BT 18/03949 v.

4.2.15) hatte die Bundesregierung für ihre beiden Behörden und die entsprechenden Jahre (zuletzt 2014) noch geringere Zahlen ausgewiesen (hellgrün, hellblau).

Die für derlei Meldungen (z.B. Arbeitsunfall-Anzeigen durch Fume Event) zuständige Berufsgenossenschaft Verkehr (BG V) erfasst solche Zahlen erst seit 2013 (inkl. Mehrfachmeldungen). 2019 waren dies 524 (rot). Rechnet man die auch seitens der Lufthansa konzedierte Häufigkeit nach der Formel des Committee on Toxicity (1:2.000) auf alle Flüge der Lufthansa-Group im Jahr 2019 um, so würde das 588 Vorfälle ergeben (orange). Bezieht man die Flüge von Condor und TUIfly mit ein, so würde sich diese Zahl um etwa 10% erhöhen - andere Airlines außen vorgelassen (z.B. easyJet, Ryanair etc).

Die Zahlendiskrepanz lautet demnach: 588 (nur LH) – 524 (BG V) – 133 (BFU) – 66 (LBA):



Mehr zu diesen Statistiken und der Grafik unter www.ansTageslicht.de/underreporting (Freischaltung ab 18.12.). Diese Erhebung wird künftig jährlich fortgeschrieben und dient als Monitoring des underreporting und der öffentlichen Wahrnehmung der mit Fume Events/Cabin Air Contamination Events verbundenen Probleme.

Die ersten Ergebnisse des Projekts „Risikowahrnehmung“ wird Prof. Dr. Johannes LUDWIG vorstellen. Zu den technischen Problemen und möglichen Lösungen wird sich Prof. Dr.-Ing. Dieter SCHOLZ äußern. In welcher Falle der Gesetzlichen Unfallversicherung sich betroffene Crew-Mitglieder nach einem solchen Vorkommnis befinden, wird eine Vertreterin der Patientenvereinigung p-coc (www.p-coc.com) erklären. Da die beiden Piloten des fraglichen Fluges vom 19. Dezember 2010, den wir zum Anlass nehmen (www.ansTageslicht.de/Germanwings) aus erklärlichen Gründen nicht zur Verfügung stehen (können), wird ein anderer Ex-Pilot schildern, wie einfach es ist, relevante Beweise verschwinden zu lassen, die dann das anschließende Verfahren auf Anerkennung eines Arbeitsunfalls und/oder beruflich verursachten Arbeitsunfähigkeit prägen. Ein Vertreter des Whistleblower-Netzwerks (www.whistleblower-net.de) wird über die Bedeutung des Hinweisgebens und Alarmschlagens bei diesem Sicherheitsrisiko im Luftverkehr sprechen.

Das Online-Pressegespräch wird am 18.12.2020 um 11 Uhr mittels „zoom“ stattfinden. Der Einwahllink wird ab 10:00 an jene verschickt, die sich bis spätestens 9:00 via Email angemeldet haben unter johannes.ludwig@haw-hamburg.de (hier auch Rückfragen oder 0176 – 52 00 69 15).