



## Pressemitteilung

zum 5 Jahres Jubiläum der P-CoC e.V.

Patienteninitiative Contaminated Cabin Air e.V. (P-CoC)  
[www.p-coc.com](http://www.p-coc.com)

**Ekaterini Bary-Schüller, Vorsitzende**

Tel. 0172/7276977

Mail [ekaterini.bary-schueller@p-coc.com](mailto:ekaterini.bary-schueller@p-coc.com)

Nürnberg, 08. August 2022

### **Patienteninitiative Contaminated Cabin Air e.V. engagiert sich seit fünf Jahren für schadstofffreie Atemluft in Verkehrsflugzeugen**

Die deutsche Patienteninitiative Contaminated Cabin Air (P-CoC) e.V. feiert am 08. August 2022 ihr fünfjähriges Bestehen. Der Nürnberger Verein wurde 2017 von Pilot\*innen und Flugbegleiter\*innen gegründet und engagiert sich seit dem für die Anerkennung der gesundheitlichen Schädigungen durch sog. Fume Events und den Einsatz von technischen Lösungen zur Vermeidung dieser unfallartigen Ereignisse in der Flugzeugkabine. Diese Unfälle gehen mit neurotoxischen Schadstoffdämpfen einher, schädigen regelmäßig Crewmitglieder und gefährden in schweren Fällen die Flugsicherheit.

Heute begeht P-CoC e.V ihr fünfjähriges Jubiläum und blickt auf die bisherigen Aktivitäten zurück. In den letzten fünf Jahren hat die gemeinnützige Organisation versucht durch eine Online Petition mit über 100.000 Unterschriften, Demonstrationen, TV- und Zeitungsberichte und zahlreiche weitere Aufklärungsaktivitäten Crews, die breite Öffentlichkeit und v.a. die Politik auf das bisher ungelöste Problem aufmerksam zu machen. Gespräche mit Behörden und Ministerien, insbesondere mit dem BMAS<sup>1</sup>, dem BMVI<sup>2</sup> und der EASA<sup>3</sup> verliefen trotz starker Studienlage und erschreckenden Beobachtungen in der Praxis ergebnislos.

„Ich verstehe, dass sich die Behörden auf ihre eigene Studie berufen. Allerdings bin ich auch der Meinung, dass 69 Messflüge, über 13 Monate verteilt, im Verhältnis zu ca. 95.000 Flügen in einem Monat bei der Lufthansa alleine<sup>4</sup>, wenig repräsentativ sind“, sagt Ekaterini Bary-Schüller, Vorsitzende von P-CoC e.V.

Die Expertin und ehemalige Flugbegleiterin, bezieht sich dabei auf die Studie der EASA aus dem Jahr 2017. Im Rahmen von 69 Flügen wurde die Kabinenluft im Flugzeug gemessen, ein Fume Event wurde nicht erfasst. Die EASA kam zu dem Ergebnis, dass die Luft an Bord genauso gut oder besser

<sup>1</sup> Bundesministerium für Arbeit und Soziales

<sup>2</sup> ehemaliges Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur

<sup>3</sup> European Union Aviation Safety Agency (europäische Luftfahrtbehörde)

<sup>4</sup> (Stand März 2019) <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/224499/umfrage/monatliche-anzahl-der-fluege-des-lufthansa-konzerns/>



als in normalen Innenräumen, wie Büros oder Kindergärten ist, und keine Arbeitsplatzkonzentrationen überschritten werden.<sup>5</sup>

Auf Basis dieser Erkenntnis, werden Schadensersatzansprüche von geschädigten Crewmitgliedern durch die Berufsgenossenschaft Verkehr abgewiesen. Crewmitglieder werden nicht selten berufsunfähig und bleiben auf Kosten in Höhe von mehreren €10.000 sitzen.

„Es ist logisch nicht nachvollziehbar, dass sich die Vorgehensweise seitens der Beteiligten nach all den Jahren und der doch sehr guten Studienlage, nicht zu Gunsten der Crews verändert hat“ sagt die Expertin.

„Wir haben in den letzten Jahren hunderte von Telefonaten mit Crewmitgliedern geführt, die kerngesund in den Flieger gestiegen sind und z.T. schwer erkrankt wieder ausstiegen. Uns erreichen immer die gleichen Geschichten von unterschiedlichen Crews.“

Die Erfahrung des Vereins deckt sich mit medizinischen Studien, die seit über 70 Jahren diese Schädigungen bei Crewmitgliedern dokumentieren. Auch Hersteller thematisieren das Problem, dass seinen Ursprung z.B. in den Triebwerken findet, regelmäßig. Die Ursachen und möglichen Auswirkungen sind in der Branche bekannt. Crewmitglieder sind trotzdem auf sich alleine gestellt.

„Es fehlt an einer systematischen Erfassung und Auswertung dieser Vorfälle,“ kritisiert Ekaterini Bary-Schüller. Die Zahlen der Behörden und Fluggesellschaften über die Häufigkeit der Vorfälle würden sich stark unterscheiden, erklärt die Vorsitzende. Warum das so sei, wäre bisher ungeklärt.

Wie gut sich Crews mit dem Meldeverfahren nach Fume Events auskennen, versucht P-CoC e.V. im Rahmen einer eigenen Studie herauszufinden. Dazu wurden kürzlich Flugbegleiter\*innen und Pilot\*innen aus Deutschland befragt. Die Auswertung der Umfrage steht noch aus. Die Veröffentlichung der Ergebnisse ist für Ende des Jahres geplant.

Die ehemalige Flugbegleiterin ist trotz der komplizierten Situation aber auch optimistisch:

„Wir blicken gespannt nach USA, die aktuell eine Gesetzgebung für den verpflichtenden Verbau von Sensoren prüfen. Wenn dieses Gesetz kommt, wäre das ein Meilenstein für die Luftfahrt und man könnte endlich die Schadstoffe während eines Fume Events messen.“

Feierlichkeiten zum 5-Jahres Jubiläum sind erst für das Frühjahr 2023 geplant. Informationen dazu und zur Veröffentlichung der Studie können zur gegebenen Zeit auf der Homepage von P-CoC e.V. unter [www.p-coc.com](http://www.p-coc.com) abgerufen werden.

*Gez. Vorstand der Patienteninitiative Contaminated Cabin Air e.V.*

*08. August 2022*

---

<sup>5</sup> <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/press-releases/easa-publishes-two-studies-cabin-air-quality#:~:text=The%20results%20show%20that%20the,limits%20and%20guidelines%20were%20exceeded.>