



Markus Tressel MdB

Sprecher für Tourismuspolitik
der Bundestagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

25. Januar 2012

Ansprechpartner: Sören Sturm,
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
☎ (030) 227 – 73204, 📠 (030) 227 – 76206
✉ markus.tressel.ma02@bundestag.de

Kabinenluft in Flugzeugen verbessern

Ausschuss debattiert über Antrag der Grünen

Am Mittwoch, 25. Januar, hat der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über den Antrag der Grünen „Kontaminierte Kabinenluft in Flugzeugen unterbinden“ (BT-Drs. 17/7480) debattiert. Noch immer fehlt bei der Bundesregierung die Einsicht, dass es sich um ein großes gesundheitliches Risiko für die Besatzung und die Passagiere der Flugzeuge handelt. Dabei wären auch kurzfristige Lösungen umsetzbar.

In jüngster Vergangenheit haben sich die Hinweise auf Vorfälle durch kontaminierte Kabinenluft in Flugzeugen gemehrt. Es drohen im schlimmsten Fall neurologische Ausfälle. Der Grund ist unter anderem die technische Konstruktion vieler Flugzeuge, die die „Frischlufte“ für die Kabine aus den Triebwerken abzapft (Zapfluftmechanismus). „Allein logischer Sachverstand sagt einem, dass das nicht ohne Probleme vonstatten gehen kann“, so Markus Tressel, tourismuspolitischer Sprecher der Grünen Bundestagsfraktion. Zu dieser richtigen Einsicht kam auch die Koalition bei der Anhörung vom 21. September 2011. Getan wird trotzdem nichts. Die Industrie weicht aus, Airlines beschwichtigen und die Bundesregierung verschweigt das Problem, ist heillos überfordert und massiv von der Lobby beeinflusst. Sie versteckt sich hinter den Argumenten, dass es sich um eine Geruchsbelästigung handelt und keine Gesundheitsgefährdung besteht. Zahlreiche Studien und Diagnosen sprechen eine andere Sprache. Jüngst erreichten Tressel Testergebnisse, wonach eine Vielzahl gesundheitsgefährdender Substanzen mitfliegt.

„Wir sehen Zeit für Taten und fordern unter anderem eine Bundesregierung, die sich auf internationaler Ebene aktiv einbringt und versucht, die Indizien aufzuklären, beispielsweise durch unabhängige Untersuchungen des Bundesinstituts für Risikobewertung“, sagt Tressel weiter. Außerdem muss die Nutzung TKP-reiner Triebwerköle erleichtert und der Einbau von Mess- und Kontrollsystemen für gesundheitsgefährdende Stoffe vorangetrieben werden. Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen muss ihre Kompetenzen (auch finanziell) ausweiten. Gegenfinanziert wird dies durch Mittelkürzung beim Luftfahrtbundesamt und eine Erhöhung der Einnahmen durch konsequente Sanktionierung bei Verstößen gegen geltendes Recht (bei Nichtmeldung und Unterlassung der Informations- und Beratungsleistungen). Tressel abschließend: „Langfristig ist die einzige Lösung, dass Flugzeughersteller die Technik weg vom Zapfluftmechanismus zum Einsatz bringen. Ein positives Beispiel ist hier das RAM Air Prinzip beim Boeing Dreamliner (787), bei dem die Luft nicht mehr aus den Triebwerken kommt.“

PRESSMITTEILUNG