

WAS BITTE IST TAUCHGEPÄCK?

Anrufe, E-Mails, Begriffs-Wirrwarr: eine Odyssee durch die **Richtlinien für den Luftverkehr**.

Text: Lorenz Beckhardt

Anruf bei der Hotline der Fluggesellschaft. »Ich fliege mit Ihnen auf die Malediven und nehme mein eigenes Tauchequipment mit. Was muss ich dabei beachten?«

»Da müssen Sie Tauchgepäck anmelden, und das kostet extra.«

Nachfrage bei der freundlichen Dame: »Was genau gilt bei Ihnen als Tauchgepäck?«

Am anderen Ende der Leitung denkt es. Räuspert: »Hmm, ja so das Übliche eben.«

»Entschuldigung«, bleibe ich hartnäckig, »was heißt »üblich«?«

»Na üblich eben, also Flossen, Taucherbrille, Anzug, Flasche ...«

»Heißt das«, unterbreche ich mein Gegenüber, »dass ich einen Neoprenanzug, eine Maske und Flossen auch anmelden muss, wenn ich damit zum Schnorcheln nach Mallorca fliege?«

Erneute Denkpause, erneutes Räuspert:

»Hmm, nein, das müssen Sie natürlich nicht anmelden. Das sind ja quasi Badesachen.«

Schließlich verspricht sie, mich zurückzurufen, nachdem sie »bei der zuständigen Fachabteilung« ihrer Fluggesellschaft nachgefragt habe. Kennen Sie das? Ich jedenfalls habe solche Telefonate, wahlweise auch E-Mail-Wechsel, bereits mit einem Dutzend Fluggesellschaften geführt – und jede antwortet anders. Zeit also für eine solide Recherche: Was bitte ist Tauchgepäck?

Ich mache eine Stichprobe bei sieben Fluglinien, die alle beliebte Tauchziele ansteuern: Air Berlin, Air Malta, Condor, Emirates, Eurowings, KLM und Singapore Airlines – außerdem hole ich Infos bei Fraport ein, deren Personal in Frankfurt das Gepäck durchleuchtet, und lande schließlich beim Bundesamt für Material-

prüfung und beim Luftfahrtbundesamt. Zugeben, unter den Befragten hätten auch zwei Dutzend weitere Fluggesellschaften sein können, aber vollständig und abschließend kann die Frage ohnehin nicht beantwortet werden.

Im Sportgepäck nur Sportgepäck

Allen stelle ich die gleichen Fragen: Was fällt unter Tauchgepäck? Wie sind die Gewichtsbegrenzungen? Was kostet es? Und wie sieht es mit dem Transport moderner Tauchlampen aus, bei denen das althergebrachte Trennen von Akku und Brenner nicht vorgesehen, wenn auch mit einem gewissen Aufwand möglich ist?

Am kürzesten fällt die Antwort von Air Malta aus: keine Reaktion. Trotz mehrfacher Nachfrage meldet sich die Pressestelle nicht. Auch Air Berlin mochte keine Auskunft geben. Die Damen und Herren der Pressestelle verabschieden sich in den Urlaub und tauchen nicht wieder auf.

Die Condor ist auskunftsfreudiger. In den AGBs steht, »dass im Sportgepäck keine anderen Gegenstände enthalten sein dürfen als diejenigen, die unmittelbar zur Ausübung des Sports zählen, insbesondere keine Bekleidung.« Das Anmelden von Sportgepäck soll das Übergepäck, das entsteht, wenn man durch das Tauchequipment die Freigeäcksgrenze überschreitet, billiger machen. Würde das Tauchgepäck wie normales Übergepäck berechnet, wäre es sehr teuer. »Um Sicherheitsaspekte geht es uns nicht primär«, erklärt mir eine Dame. Deshalb forderten die Fluggesellschaften, dass im spätestens acht Tage vor Abflug angemeldeten Tauchkoffer nur Tauchgepäck drin ist und nichts anderes. »Wir kon-

trollieren das aber erst, wenn die 30 Kilogramm Tauchgepäck beim Check-in überschritten werden«, beruhigt sie mich. Jeder Fluggast könne ein Sportgepäck bis maximal 30 Kilogramm mitnehmen. Wer jedoch mit dem regulären Freigeäck hinkommt, kann Neopren & Co. in den normalen Koffer packen, ebenso leere Flaschen mit geöffnetem Ventil. Aber auch dann müssen bestimmte Teile angemeldet werden, etwa Atemkalk und Kreislaufgeräte. Und wer sein Tauchgepäck 30 Tage vor Abflug anmeldet, erhält noch einen kleinen Rabatt. Und wie sieht es mit Tauchlampen aus? Ihre Mitnahme müsse spätestens am Check-In angegeben werden, sagt man mir bei Condor. Die Mitnahme sei nur im Handgepäck und nur mit ausgebautem Akku erlaubt. Ich verweise auf allerneueste Modelle wie die Sola-Serie von Light & Motion und behaupte, bei ihnen könne man den Akku nicht mehr ausbauen, was nur eine kleine Unwahrheit ist, denn die neueste Tauchlampen-Generation bietet tatsächlich Alternativen zum lästigen Auseinanderschrauben, wie mechanische und elektronische Sperren. In einem solchen Fall, so rät man mir, solle ich ein aktuelles Sicherheitsdatenblatt (Safety Data Sheet) zum Check-In mitbringen, da sich die Bestimmungen in den IATA Dangerous Good Regulations jedes Jahr ändern würden. Hilfreich sei auch, den Kollegen vom Service vorab Bilder der Tauchlampe und der Arretierung zu schicken. Okay, klingt kompliziert, macht Arbeit, aber die Condor scheint lernwillig.

Safety Data Sheet: manchmal hilfreich, manchmal nicht

Dass es entspannter geht, beweisen die Damen und Herren von Emirates. Tauchgepäck müsse einfach nur angemeldet werden. Innerhalb der Freigeäcksgrenzen, die in der Economy Class bei 30 Kilogramm liegen, in der Business bei 40 und in der First bei 50, koste das nichts extra. Die Anmeldung kann noch am Check-In erledigt werden. Und eine Tauchlampe, die man nicht zerlegen könne? Die packe man »ausschließlich ins Handgepäck«. Sicherheitsprobleme? Keine.

Etwas komplizierter wird es wieder bei Eurowings. Tauchausrüstung koste 50 Euro extra, doch was genau darunter zu verstehen sei, das möge doch bitte jeder fliegende Taucher mit dem Servicedesk klären! Immerhin dürfen Tauchlampen sowohl im aufgegebenen als auch im Handgepäck befördert werden, es muss aber entweder das Leuchtmittel oder die Energiequelle entfernt werden.



Die Tauchlampe: Dauerbrenner bei den Diskussionen um das Tauchgepäck. Wo gehört das Ding hin? Und warum nicht?



Tja, was gehört zum Tauchgepäck? Die Flasche sicher nicht – die leiht man sich besser vor Ort...

Foto: zangsg/stock.adobe.com

Ich komme wieder mit den angeblich unzerlegbaren Sola-Lampen und lege das Safety Data Sheet von Light & Motion vor. Darin steht, dass der Transport der »SOLA models specified in this document« gemäß der Gefahrgutvorschriften der International Civil Aviation Organization (ICAO) und der »Dangerous Goods Regulations« der International Air Transport Association (IATA) zulässig sei. Doch der Herr von Eurowings entgegnet mir, dass der Transport der Lampe eine Risikoanalyse der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) voraussetze. Die Vorlage eines Sicherheitsdatenblattes reiche ihm nicht. Ich werde mich also auch noch an die BAM wenden, aber erstmal ist die KLM dran. Anmeldepflichtig, so sagt man mir, seien Tauchanzug, Jacket, Maske, Atemregler, Flossen, Füßlinge, Tauchermesser und Lampe. Tauchgepäck darf 23 Kilogramm wiegen, und berechnet wird die normale Übergepäckgebühr, die von der gebuchten Flugroute abhängt. Tauchlampen müssten zerlegt werden und gehörten bei KLM ins Handgepäck. Als ich meine Frage nach den unzerlegbaren Tauchlampen stelle, kommt eine überraschende Antwort: »Diese Lampen produzieren Hitze. Wenn man sie nicht zerlegen kann, darf man sie nicht mitnehmen.« Nachfrage: »Das heißt also, dass Taucher, die diese Lampen mitführen möchten, nicht mit KLM fliegen können?« Antwort: »Ja, das ist korrekt.«

Fehlt noch die Auskunft von Singapore Airlines. Die Freigepäckmenge liegt wie bei Emirates bei 30 Kilogramm in der Economy, 40 in der Business und 50 in der First Class. Tauchgepäck gehört zum Freigepäck und muss nicht angemeldet werden. Zum Thema Tauchlam-

pen heißt es: So lange meine Lampe den IATA-Vorschriften für Dangerous Goods entspreche und vom Hersteller zur Mitnahme im Flugzeug freigegeben sei, könne sie mitgeführt werden. Singapore empfiehlt, das Safety Data Sheet dem Gepäck beizulegen bzw. im Handgepäck mitzuführen. Das sei ausreichend.

»Brand durch Taucherlampe«

Und wie sehen das die Verantwortlichen, die beim Check-In das Gepäck durchsuchen? Die Fraport AG, die auf Deutschlands größtem Flughafen das Sagen hat, verweist auf die Zuständigkeit der Bundespolizei für die Sicherheitskontrollen an deutschen Flughäfen. Die Fraport-Mitarbeiter, heißt es, seien »als Dienstleister der Bundespolizei« an die »behördlichen Vorschriften« des Bundes gebunden. Für die Kontrolle von »Dangerous Goods« wie Tauchlampen sei man nicht zuständig. Sollte doch mal eine »zufällig« entdeckt werden, werde der Passagier an den Check-In-Schalter seiner Fluggesellschaft zurück verwiesen, die entscheide, »ob sie den entsprechenden Gegenstand befördert oder nicht.«

Fehlt noch meine Nachfrage bei der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) in Berlin, wie mir der Herr von Eurowings empfahl, weil ihm das Sicherheitsdatenblatt der Sola-Lampen nicht ausreichte. Bei der BAM erfahre ich, dass es durchaus schon mal »bei einem Flug zu einem Brand« gekommen sei, »weil sich die Tauchlampe bei der Beförderung im Flugzeug einschaltete und dabei so viel Wärme erzeugte, dass die darin enthaltenen Textilien angefangen haben zu brennen«. Doch obwohl man die Mitnahme von Tauchlampen in Flugzeugen »kritisch« sähe, sei ausgerechnet

für den Luftverkehr nicht die BAM, sondern das Luftfahrtbundesamt (LBA) zuständig. Keine Panik jetzt, das LBA war wirklich der Endpunkt meiner Recherche. Zur Mitnahme von Tauchlampen schreibt die Behörde: »Die International Air Transport Association – Dangerous Goods Regulations besagen, dass die Mitnahme von Taucherlampen im aufgegebenen Gepäck nicht gestattet ist. Hingegen ist die Mitnahme im Handgepäck mit Zustimmung des Luftfahrtunternehmens erlaubt. In jedem Fall müssen Maßnahmen getroffen werden, um ein unbeabsichtigtes Funktionieren während der Beförderung zu verhindern. Die während des Flugbetriebs auftretenden Vibrationen sind nicht zu unterschätzen, denn es können sich dadurch Geräte selbsttätig einschalten und einen Brand verursachen. Eine Voraussetzung für die Mitnahme im Handgepäck ist die Entnahme der Leuchtquelle oder des Akkus aus der Taucherlampe. Wird die Energiequelle aus dem Gehäuse entnommen, muss diese gegen Kurzschluss gesichert werden. Eine Voraussetzung für die Mitnahme der neueren Generation von Taucherlampen im Handgepäck ist die Trennung mittels einer elektrischen oder einer mechanischen Sicherung. Ihre Lampe (Fa. SOLA) hat eine Transportsicherung, welche einer mechanischen Sicherung gleich zu setzen ist. Gemäß den gültigen Vorschriften ist das Mitführen mit Zustimmung des Luftfahrtunternehmens erlaubt.« Das Luftfahrtbundesamt empfiehlt, der Fluggesellschaft schon bei der Buchung das Sicherheitsdatenblatt zu schicken. »Gerne können Sie auch unser Schreiben verwenden.« Eine Kopie dieses Artikels hilft vielleicht auch...