



Zur Beachtung!

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Der vorliegende Abdruck ist nur zum privaten Gebrauch des Empfängers hergestellt. Jede andere Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Urheberberechtigten unzulässig und strafbar. Insbesondere darf er weder vervielfältigt, verarbeitet oder zu öffentlichen Wiedergaben benutzt werden. Die in den Beiträgen dargestellten Sachverhalte entsprechen dem Stand des jeweiligen Sendetermins.

Beitrag: **Giftige Kabinenluft in Flugzeugen: Schleichende Gefahr?**

Bericht: Tim van Beveren, Roman Stumpf

Datum: 22.05.2014

Georg Restle: „Hallo und willkommen bei MONITOR. Wenn Sie häufiger im Flugzeug unterwegs sind, dann kennen Sie das vielleicht. Ein eigenartig muffelnder Geruch, der Ihnen durch die Belüftungsanlage mitten ins Gesicht weht. Gut möglich, dass es sich dabei um giftige Öldämpfe handeln kann, die allerdings alles andere als ungefährlich sind. Als wir bei MONITOR vor drei Jahren zum ersten Mal darüber berichteten, warfen uns Airlines und Flugzeughersteller schlicht Panikmache vor. Und das, obwohl Piloten, Flugbegleiter und Passagiere immer wieder über Übelkeit und Kopfschmerzen klagten, manchmal sogar komplette Crews in Krankenhäuser eingeliefert wurden. Wir haben weiter recherchiert. Aber das, was Tim van Beveren und Roman Stumpf jetzt herausgefunden haben, ist alles andere als beruhigend.“

Für sie ist jeder Schritt ein Kraftakt. Freya Baronin von der Ropp ist Flugbegleiterin - eigentlich. Doch seit einem Vorfall an Bord kann sie ihren Job nicht mehr ausüben.

Freya Baronin von der Ropp, Flugbegleiterin: „Ich kann nicht Auto fahren. Ich kann nicht Fahrrad fahren. Ab Nachmittags bin ich müde und schaffe gar nichts mehr. Das schränkt mein Leben sehr ein.“

Rückblick, 22. März 2013, ein Condor-Flug von Hamburg nach Las Palmas. An Bord 239 Passagiere. Alles lief routinegemäß, bis es kurz vor der Landung plötzlich merkwürdig roch.

Freya Baronin von der Ropp, Flugbegleiterin: „Dieser Geruch wurde stärker und stärker. Und meiner Kollegin und mir ging es ziemlich schlecht. Uns war übel, wir hatten starke Kopfschmerzen.“

Auch der Co-Pilot bekam durch den Geruch Probleme. So stark, dass er sich die Sauerstoffmaske aufziehen musste. Der Kapitän landete die Maschine. Die Passagiere verließen das Flugzeug. Da wurde die Crew angewiesen, dem Geruch durch einige Tests auf den Grund zu gehen.

Freya Baronin von der Ropp, Flugbegleiterin: „Ja, und wir saßen an unserer Position, und hatten eigentlich - die Kollegin und ich - die ganze Zeit Angst, dass dieser Geruch wiederkommt. Das waren unsere größten Bedenken. Und er kam wieder. Und um sicherzustellen, dass dieser Geruch tatsächlich aus den Düsen kommt, habe ich mich hingestellt und mich direkt unter die Düse ... gestellt und ordentlich eingeatmet. Und dann versagte mein ganzer Körper. Der Körper war taub, war kribbelig, meine Beine haben versagt.“

Seitdem ist das Nervensystem der 38-Jährigen schwer geschädigt. Sie ist sich sicher, es hängt mit dem Geruch zusammen. Wie kann das sein? Die Atemluft im Flugzeug kommt von den Triebwerken, so genannte „Zapfluft“. Daher können erhitzte Öldämpfe aus den Turbinen in die Belüftung gelangen und von allen an Bord eingeatmet werden - ungefiltert. Das nennt man „Fume Event“. Schon seit Jahrzehnten stehen solche Fume Events im Verdacht, schwerwiegende Gesundheitsschäden zu verursachen. Hier ein besonders schlimmer Fall, gefilmt von einem Passagier. Tatsächlich gibt es viele gefährliche Chemikalien im Turbinenöl. Besonders zu beachten auf der langen Liste sind so genannte Organo-Phosphate. Sie interessieren auch Prof. Mohammed Abou Donia. Er ist eine Koryphäe auf dem Gebiet und erforscht seit Jahren die Auswirkungen von Fume Events auf den menschlichen Körper. Er warnt vor Gefahren für Vielflieger und Flugpersonal.

Prof. Mohammed B. Abou Donia, Duke Universität, USA (Übersetzung MONITOR): „Wenn jemand über mehrere Jahre regelmäßig fünf, sechs, zehn Stunden in einem Flugzeug fliegt, dann zeigen sich langsam, aber sicher Auswirkungen, die immer stärker werden. Das macht es umso gefährlicher!“

Die großen Flugzeughersteller wollen von solchen Gesundheitsgefahren nichts wissen. Airbus und Boeing äußern sich auf Anfragen nicht dazu. Noch 2010 behauptete Boeing allerdings:

Zitat: „Derzeit liegen keine Daten vor, die darauf schließen lassen, dass Zapfluft-Kontamination die Gesundheit von Besatzungen oder Passagieren beeinträchtigt.“

Gibt es wirklich keine Hinweise? MONITOR liegt die brisante interne E-Mail des ehemaligen Leiters der Kabinenluft-Abteilung von Boeing vor. Sie stammt aus dem Jahre 2007, also noch drei Jahre vor der Behauptung. Er macht mit drastischen Worten auf das Problem aufmerksam, schreibt über „Ölrückstände in der Lüftung“. Immer wieder sei „Blauer Rauch“ in der Kabine aufgetreten und es habe eine „eingeschränkte Sicht“ gegeben. Er fragt sich, warum die Aufsichtsbehörden nicht einschreiten und schließt mit dem Satz:

Zitat: „Ich denke, es muss erst einen Grabstein geben, bevor sich jemand mit Nachdruck hierfür interessiert.“

Wurde also vertuscht? Boeing äußert sich nicht dazu, teilt uns aber mit, dass man auch weiter auf Zapfluft setze. Was aber sagt die Bundesregierung? Noch bis 2012 versicherte sie MONITOR, dass von gefährlicher Kabinenluft keine Gefahr für die Passagiere und die Besatzung ausgehe. Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung. Vor zwei Wochen legte die Behörde eine neue Untersuchung vor. Die Kehrtwende! Jetzt sind Fume Events auf einmal doch eine Gefahr für Passagiere und die Flugsicherheit. So habe es in der Vergangenheit „gesundheitliche Beeinträchtigung von Flugzeuginsassen“ gegeben. Mehrfach den „teilweisen Ausfall eines Piloten“ und „eine hohe Unfallwahrscheinlichkeit“, so der Bericht. Ausgewertet wurden 663 gemeldete Fume Events seit 2006. Und plötzlich spricht auch die Bundesregierung von einem Problem.

Alexander Dobrindt (CSU), Bundesverkehrsminister: „Wir haben ja vor langer Zeit das BfU gebeten, diese ganzen Meldungen zu untersuchen, die vorliegen. Um auch jeden einzelnen Vorfall, der gemeldet worden ist, einer abschließenden Bewertung zuzuführen. Das hat das BfU in seinem Gutachten ja jetzt gemacht in Transparenz und mit öffentlicher Begleitung.“

Alle Fälle auf dem Tisch? Alle Fälle transparent? MONITOR macht eine Stichprobe. Wir wollen wissen, wie viele Fume Events es auf dem Flaggschiff der Lufthansa, dem Airbus A 380, in den Jahren 2012 und 2013 gab. Die Daten dazu müssten an zwei Behörden gemeldet werden - neben der BfU auch das Luftfahrtbundesamt. Wir bekommen von ihnen die Auskunft: 29 Fälle. Die Lufthansa gibt MONITOR gegenüber ebenfalls 29 Fälle an. Soweit, so gut. Über Informanten erhalten wir nun Zugriff auf eine der internen Datenbanken der Lufthansa, in der alle Fume Events vom Flugpersonal gemeldet wurden. Wir zählen aber über 120 Vorfälle - viermal mehr als von der Lufthansa weitergegeben. Auch Passagiere sind immer wieder betroffen. Diese Zahl bestreitet Lufthansa auf Nachfrage seltsamerweise gar nicht, betont aber, dass die meisten Vorfälle nicht mit meldepflichtigen Ereignissen vergleichbar seien. Die Gewerkschaft der Flugbegleiter sieht das anders und bestätigt die MONITOR-Zahlen.

Sascha Baublies, Vorsitzender Flugbegleitergewerkschaft UFO: „Ja die UFO kann diese 125 klar bestätigen. Das sind auch die Zahlen, die uns vorliegen. Eklatant dabei ist, dass 65 dieser Fälle tatsächlich auch zu Symptomen bei betroffenen Kollegen zu Krankheit geführt haben. Teilweise sind die Kollegen immer noch erkrankt. Erstaunlich natürlich, dass dann nur so wenige Fälle durchgemeldet worden sind an die Behörden. Man muss allerdings auch diesen Behörden den Vorwurf machen, dass sie es in die Obhut der betroffenen Airlines gelegt haben, welche Vorfälle überhaupt gemeldet werden.“

Ein Hotel in der Nähe von Amsterdam. Hier stieg 2012 der britische Pilot Richard Westgate ab. Eigentlich ein vor Kraft strotzender Mann, Rekordhalter im Guinness-Buch der Rekorde, mehrfacher Weltmeister im Paragliding. Doch jetzt war der 43-Jährige einfach nur hilflos. Sein Arzt erinnert sich:

Michel Mulder, Arzt (Übersetzung MONITOR): „Vor mir stand ein Mann, der große Schmerzen hatte. Sein Koordinationsvermögen war gering und seine mentalen Funktionen waren sehr eingeschränkt.“

Westgate war 16 Jahre Pilot, flog zuletzt Maschinen vom Typ Airbus - und er hatte den Verdacht, Öldämpfe an Bord hätten ihn krank gemacht. Am 12. Dezember 2012 wurde er leblos in seinem Hotelbett gefunden. Die Ursache ist unklar. Sie wird nun in einem speziellen Gerichtsverfahren untersucht. Eine große Bedeutung spielen dabei Analysen von Proben aus Westgates Gehirn, seinen Nerven und dem Rückenmark. Auch Professor Abou Donia war an diesen Analysen beteiligt. Seine Ergebnisse werden in den nächsten Wochen publiziert. Und sie könnten die gesamte Luftfahrtbranche erschüttern. Uns verrät er exklusiv.

Prof. Mohammed B. Abou Donia, Duke Universität, USA (Übersetzung MONITOR): „Was wir hier gesehen haben, stimmt überein mit Schädigungen, die durch die Chemikalien in der Kabinenluft hervorgerufen werden, so wie Organo-Phosphate, Insektenmittel und andere Chemikalien, die sich dort normalerweise befinden.“

Damit weist er nach, dass giftige Kabinenluft das Nervensystem schwer schädigt. Diese Erkenntnis könnte auch für Freya Baronin von der Ropp ein Durchbruch sein, denn die Berufsgenossenschaft erkennt Öldämpfe an Bord bisher nicht als Krankheitsursache an.
