

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Auf dem Flur der Chefredaktion herrscht offenbar ziemlich gute Laune. Das ist nicht zu überhören. Dann stürzen schon die aufgekratzten Kolleginnen Britta Stuff und Jennifer Wilton in mein Büro und wuchten eine Reisetasche auf den Teppich direkt vor meinen Schreibtisch. Die haben sie eben gerade bei der großen Versteigerung herren- und damenloser Koffer für 15 Euro erworben – und jetzt heißt es endlich auspacken. Das ist noch spannender als Weihnachten. Jedes Teil wird mit spitzen Fingern aus der Tasche gezupft, mit einer Mischung aus leichtem Ekel und Neugier eingehend untersucht und kommentiert. Tücher. Aha. Vielleicht eine Spur zu bunt? Es ist eine Frau. Aber warum trägt sie so komische Sandalen? Warum hat sie die Medikamente aus der Originalverpackung herausgeholt und in einer Plastiktüte verstaubt? Und warum hat sie Hosen in unterschiedlichen Größen im Gepäck? Ein großer Spaß. Mein Büro füllt sich mit Kollegen, die das Schauspiel beobachten. Noch Tage später fragen alle, die in mein Zimmer kommen, was es mit dieser komischen Tasche auf sich hat.

Als sich die Lage etwas beruhigt, nehme ich den Inhalt genauer unter die Lupe. Ich soll für unser Titelthema 200 Zeilen über die Besitzerin schreiben und frage mich, wie das funktionieren kann. Aber plötzlich fängt die Tasche an zu wispeln, zu raunen und mir ihre Geschichte zu erzählen. Jedes Kleidungsstück ist ein Mosaiksteinchen in der Lebensgeschichte ihrer Besitzerin. Wie Puzzlesteine greift alles ineinander. Ich schließe ausnahmsweise meine stets offene Bürotür und spitze die Ohren, um ja nichts zu verpassen. Atemlos schreibe ich einfach nur mit. Zwei Stunden später ist der Text fertig. Genau so hat es sich abgespielt. Ich bin ganz sicher. Die Geschichte der Russin aus Berlin, die in Spanien den Schritt in ein besseres Leben wagen will – und am Ende aber scheitert.

Etwas weniger Glück hat mein Kollege Henryk M. Broder, dessen kleines, rosa Gepäckstück einfach nicht mit der Sprache rausrücken will. Dafür hat er sich Gedanken über Koffer, Flüge und Menschen in komischen Dreiviertelhosen gemacht. Und dann war da noch die Sache mit den Porno-DVDs, die sich in einem der ersteigerten Koffer befanden. Die sind seit Donnerstagabend spurlos verschwunden. Lesen Sie die Geschichten von Koffern und Menschen auf den Seiten 15 bis 19.

Ich wünsche Ihnen einen wunderschönen Sonntag!
Frank Schmichen
Stellv. Chefredakteur

IN DIESER AUSGABE

Politik
Ägypten: In Kairo protestieren die Menschen auf den Straßen – vor den Toren der Stadt haben die Menschen andere Sorgen **Seite 8**

Sport
Fußball: Nationalspieler Sami Khedira spricht im exklusiven Interview über WM-Aussichten und Hochzeitsgerüchte **Seiten 21/22**

Wirtschaft
Formel 1: Die Königsklasse des Rennsports ist für Autohersteller meist ein Verlustgeschäft. Ausgerechnet jetzt steigt Infiniti jedoch ein **Seiten 27/29**

Finanzen
Geldgrab geschlossene Fonds: Zu oft haben Anleger damit Geld schon verloren. Jetzt greift der Gesetzgeber ein. Ob das hilft? **Seite 35**

Kultur
Geschichte ohne Zeugen: Katja Petrowskajas preisgekrönte Erzählung über den letzten Tag im Leben ihrer Urgroßmutter in Kiew **Seiten 39/40**

Stil
Freibad ahoi: Ein Stil Spezial widmet sich dem Kosmos Sommerbad – von der Architektur bis hin zu gesunden Alternativen zu Pommes **Seite 47**

Reisen
Dünen, Strand, Sommerglück: Seit 1793 promenieren die Deutschen gern in ihren Seebädern. Ein Blick auf drei Nordsee-Inseln **Seite R 1**

SERVICE

01806/6 300 30*
Axel Springer 24h-Service – Fragen, Kritik, Anregungen (*0,20 €/Min. aus dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Min.)
LESERSERVICE (VERTRIEB)
Brieffach 2264, 20350 Hamburg, Tel.: 0800/926 75 37, Fax: 0800/926 77 37, E-Mail: leser@wams.de

IMMER AKTUELL:
www.welt.de



Unsichtbares Gift: Kaum ein Passagier weiß, dass er sich auf Flügen deutscher Fluglinien hoher Mengen des aggressiven Gases Ozon aussetzt

Es liegt was in der Luft

Die Reiseflughöhe ist erreicht, es gibt die ersten Drinks. Doch dort oben wird auch weniger Bekömmliches serviert: Ozon – ein Gas, das krebserregend sein soll. Die deutschen Airlines zögern mit Abhilfe

Piloten haben den Ruf, ihre Worte abzuwägen und stets besonnen zu reagieren. Selbst einen Triebwerksausfall müssen sie so cool handhaben, als sei nur eine Fahrradkette abgesprungen. Umso erstaunlicher liest sich der Brief der Arbeitsgruppe Flugmedizin der Pilotenvereinigung Cockpit, der am 21. Juni 2013 an die Cockpit-Personalvertretungen deutscher Luftfahrtunternehmen ging. Darin schlagen die Flieger Alarm. „Vor ca. fünf Jahren“ sei den Crew-Mitgliedern von ihren Arbeitgebern zugesichert worden, dass „alle Flugzeuge der deutschen Airlines entweder bereits

die an Atemwegserkrankungen wie Asthma leiden, die Schleimhäute reizen und Lungenfunktion beeinträchtigen. Akut kann es zu Kopfweh, Übelkeit, Müdigkeit, Benommenheit, Schwindelgefühlen und Konzentrationschwächen kommen. Auch besteht der begründete Verdacht, dass Ozon krebserregend ist. Daher gibt es in Deutschland auch keinen Grenzwert mehr für das Gas – jeglicher Kontakt gilt als gefährlich. Insbesondere Cockpit- und Kabinenbesetzungen sorgen sich also um ihre Gesundheit. Aber die Passagiere atmen dieselbe Luft, gerade Vielflieger können häufig mit Ozon in Kontakt kommen.

Shon 2009 hatte das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt nach Ozon in Flugzeugen geforscht. Das Ergebnis: In der Kabine reagiert das Gas an den Oberflächen von Sitzen und Verkleidungen, aber auch an der Kleidung oder der Haut der Passagiere. Bei dieser Reaktion können sich weitere krebserregende Stoffe wie Formaldehyd bilden. Die Berufsgenossenschaft (BG) Verkehr wollte es 2010 genau wissen und startete eine Reihe von Luftmessungen an Bord von Verkehrsflugzeugen auf insgesamt 22 Mittelstreckenflügen innerhalb Europas. Gemessen wurde

über keinen Ozon-Konverter. Das Unternehmen, das für den sicheren Betrieb seiner Flugzeuge verantwortlich ist, möchte sich dazu nicht äußern und verweist an den Bundesverband der deutschen Luftfahrt.

Aber aus Sicht der Personalvertreter kommt es noch schlimmer: Vor wenigen Tagen hat die Unternehmensleitung auch bei der bereits in Aussicht gestellten A320-Umrüstung einen Rückzieher gemacht. Damit befindet sich die Condor in schlechter Gesellschaft mit anderen deutschen Airlines. Bei der TUIfly sind nach internen Unterlagen, die der „Welt am Sonntag“ vorliegen, ebenfalls keine Konverter in den Maschinen eingebaut. Bei der Boeing-737-Flotte der Air Berlin, Deutschlands zweitgrößter Fluggesellschaft, befinden sich nach Recherchen dieser Zeitung ebenfalls keine Konverter an Bord.

Bei der Lufthansa ist das weitere Vorgehen unklar. Während Unternehmenssprecher Michael Lamberty am Freitag auf Anfrage mitteilte, dass die gesamte Mittelstreckenflotte der Airbus A320-Familie nachgerüstet werden solle, berichten Vertreter der Kabinenbesetzungen das Gegenteil: Das Programm sei kurzfristig gestoppt worden. „Es ist absolut

Daher zeigt auch der Präsident des Bundesumweltamtes, Jochen Flasbarth, wenig Verständnis für die plötzliche Zurückhaltung der Airlines. „Die Belastung der Kabinenluft lässt sich mittlerweile unproblematisch unter die Grenzwerte senken. Die Konverter sind technisch ausgereift und bei neuen Maschinen ohnehin serienmäßig eingebaut“, sagte Flasbarth dieser Zeitung.

Detaillierte Fragen der „Welt am Sonntag“ hinsichtlich des Ausrüstungsstandes ihrer Flotten mit Ozonkonvertern ließen die meisten Airlines unbeantwortet. Bis auf Lufthansa wollte keines der deutschen Unternehmen Angaben dazu machen. Auffallend einstimmig erwiderten die Sprecher, dass man die jeweiligen Flotten im „Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen betreiben“ würde. Für Air Berlin-Pressesprecherin Alexandra Bakir waren die Fragen sogar „obsolet“.

Tatsächlich? Jährlich sterben immerhin etwa 470.000 Menschen an den Folgen hoher Ozon-Konzentration, fanden jetzt Wissenschaftler der Universität von North Carolina heraus. Sie veröffentlichten am vergangenen Donnerstag Ergebnisse einer Studie, die in den „Environmental Research Letters“ publiziert wurde. Darüber hinaus ignorieren die Airlines eine anderweitige gesetzliche Regelung. Der Arbeits- und Gesundheitsschutz lässt kaum Spielraum – gemäß Paragraf 10 der „Gefahrenstoffverordnung“ müssen Unternehmen dafür sorgen, dass ihre Angestellten so wenig wie möglich mit gefährlichen Stoffen in Berührung kommen. Daher pochen BG und Umweltbundesamt auf den Einbau der Konverter.

Luftrechtlich sieht es anders aus. Eindeutigere gesetzliche Betriebsvorschriften wie in den USA könnten helfen, die Gefahr in der Kabinenluft zu minimieren. Doch die Politik hält sich in Fragen des Gesundheitsschutzes in der Luftfahrt gern zurück, weiß der Bundestagsabgeordnete Markus Tressel (Grüne). Seit April 2010 hat der Abgeordnete die Regierung mehrfach auf die bestehende Problematik hingewiesen und um Abhilfe gebeten – vergeblich. Tressel ist ernüchtert: „Es bleibt nur der Schluss, dass der Bundesregierung der kurzfristige wirtschaftliche Erfolg der Airlines wichtiger ist als die Gesundheit der Passagiere und des fliegenden Personals.“

Doch offenbar weiß die Bundesregierung gar nicht, dass große Teile der deutschen Flotten über keine Konverter verfügen. Wie auch: Das Minister Peter Ramsauer (CSU) unterstellte Luftfahrtbundesamt erfasst in seiner Flugzeug-Datenbank nicht, ob das wichtige Bauteil installiert ist oder nicht. Das Ministerium ist im Blindflug. Noch am 13. April dieses Jahres schrieb der parlamentarische Staatssekretär im Verkehrsministerium, Jan Mücke (FDP), an die Mitglieder des Verkehrsausschusses in einem vertraulichen Sachstandsbericht: „Filterung (der Kabinenluft) findet statt z. B. für Krankheitserreger oder Ozon.“

VON TIM VAN BEVEREN UND PER HINRICH

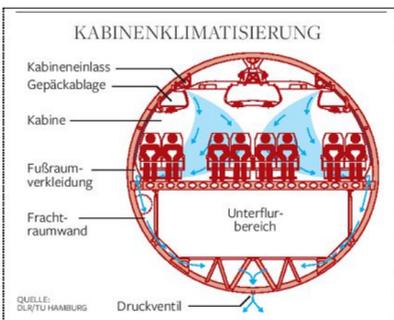
Ozon-Konverter besitzen oder aber kurzfristig damit ausgerüstet werden“, heißt es dort. Doch nun sei herausgekommen, dass „teilweise komplette Flotten keine Ozon-Konverter besitzen“.

Ob Lufthansa, Air Berlin, Germanwings, Condor oder TUIfly, ob Ferienflieger oder Welt-Airline: Sie alle betreiben Flugzeuge, die ohne die schützenden Konverter ausgerüstet sind. Dabei geht es aber um die Gesundheit von Crew und Passagieren. Ozon, das in der oberen Atmosphäre schwebt, kann durch die von außen angesaugte Luft in die Kabine gelangen, wenn kein Ozon-Umwandler installiert ist, der das Gas in Sauerstoff konvertiert. Die US-Luftfahrtbehörde FAA stuft Ozon als so gefährlich ein, dass jede Maschine, die in den amerikanischen Luftraum einfliegt, mit einem solchen Konverter ausgerüstet sein muss. Eine solche gesetzliche Verpflichtung gibt es in Europa bisher nicht.

Offensichtlich scheuen die Airlines die Nachrüstung. „Die Kosten dafür liegen im Promillebereich“, sagt Cockpit-Sprecher Jörg Handwerk. „Und trotz der Erkenntnisse, alles für die Sicherheit und Gesundheit der Passagiere und Besatzungen zu tun – wenn es dann ans Zahlen geht, dann entscheidet man doch wieder anders.“

Das Problem von Ozonbelastungen in Verkehrsflugzeugen ist bereits seit den 70er-Jahren bekannt. Ozon bildet sich in der Atmosphäre durch ultraviolette Strahlung. Die Konzentrationen können je nach Höhe und geografischer Breite stark schwanken. Die höchsten Ozonkonzentrationen findet man oberhalb der Tropopause, die sich zwischen sechs und 18 Kilometern über dem Boden erstreckt. Verkehrsflugzeuge fliegen meist zwischen elf und 13 Kilometern hoch.

Ozon ist unter Medizinern bekannt für sein eindeutig „gentoxisches Potenzial“, es kann das Erbmateriale angreifen und verändern. Das Reizgas wirkt auf die Atemwege und die Schleimhäute. Kleinkinder, Babys und Senioren sind besonders gefährdet. Schon bei kleinsten Mengen Ozon können Menschen,



„Das geht zulasten von Flugbegleitern, Vielfliegern, Kindern und Senioren“

Nicoley Baublies, Vorsitzender der Flugbegleiter-Gewerkschaft Ufo

auf Flugzeugen vom Typ Boeing 737 und Bombardier Regional Jet 900. Das Ergebnis: Ozon lag bei einzelnen Messungen in Konzentrationen vor, „bei denen man nach gesicherten medizinischen Erkenntnissen eine arbeitsbedingte Gesundheitsgefahr nicht ausschließen kann“, sagt der Leiter der Abteilung Prävention der BG-Verkehr, Jörg Hedtmann, der „Welt am Sonntag“. Deshalb habe die BG die Unternehmen aufgefordert, „Maßnahmen zur Minimierung“ festzulegen und umzusetzen. „Stand der Technik“ sei der Einbau eines Ozon-Konverters, so die BG.

Nachdem auch die Condor die Luft an Bord überprüft hatte, wurde 2012 die gesamte Boeing 757-Flotte mit Ozon-Konvertern nachgerüstet. Für die von ihr ebenfalls betriebenen Flugzeuge vom Typ A320 wurde eine Nachrüstung in Aussicht gestellt, so belegen der „Welt am Sonntag“ vorliegende Dokumente. Doch es blieb bei der Absichtserklärung. Der erst vor wenigen Wochen in Dienst gestellte funkelneue Airbus A321 verfügt

un glaublich, dass die Lufthansa die bereits gemachte Zusage, überall dort, wo es technisch möglich ist, Ozonfilter nachzurüsten, nun nicht umsetzt“, sagte der Vorsitzende der Gewerkschaft der Flugbegleiter Ufo, Nicoley Baublies, dieser Zeitung. Hier werde „auf dem Rücken unserer Passagiere und Besatzungen an nachweislich gesundheitsrelevanten Themen“ gespart. „Das geht vor allem zulasten von Flugbegleitern, Vielfliegern, Kindern, Senioren und Passagieren mit Vorerkrankungen“, so Baublies. Lamberty wollte zu diesem Vorwurf keine Stellung nehmen.

Dabei dürfte die Nachrüstung auch für die krisengeplagten Airlines zu stemmen sein. Einer der großen Hersteller solcher Systeme, die deutsche BASF, erklärte auf Anfrage, dass der Preis für einen solchen Konverter bei knapp 8000 Euro liegt. In der Regel werden zwei solche Konverter benötigt. BASF ist bereits seit 1980 einer der führenden Anbieter für solche Systeme und beliefert viele große Hersteller, darunter auch Boeing und Airbus.