PLAINPICTURE/READYMADE-IMAGES/JO MAGREAN

Nicht versichert: Passagiere, die wegen vergifteter Kabinenluft erkranken, können nicht mit einer Entschädigung rechnen

Vergiftetes Klima

In Passagierflugzeugen ist die Kabinenluft oft schädlicher als bislang bekannt, wie eine unveröffentlichte Untersuchung zeigt. Airlines und Hersteller verheimlichen das Problem

Der Flug, der das Leben von Barbara Durm* für immer verändern sollte, startete am 22. März des vergangenen Jahres in Hamburg und brachte die Stewardess und 233 Passagiere von der Hansestadt nach Las Palmas. Die Boeing 757 der Ferienfluggesellschaft Condor, Kennzeichen D-ABOC, hat schon die Reiseflughöhe verlassen und leitet den Anflug auf den Flughafen von Gran Canaria ein, als die 39-jährige Flugbegleiterin auf einmal einen merkwürdigen Geruch wahrnimmt – es stinkt nach alten Socken.

VON PER HINRICHS UND TIM VAN BEVEREN

„Uns war übel, wir hatten starke Kopfschmerzen, fühlten uns benommen, ja wie betäubt“, sagt Durm heute. Im Cockpit zieht der Kopilot die Sauerstoffmaske auf, auch er fühlt sich unwohl. Nach der Landung muss sich die Stewardess noch einige Zeit zusammenreißen, bis die Passagiere von Bord gegangen sind. „Dann habe ich mich übergeben.“

Die Passagiere, darunter 40 Kinder und drei Babys, bemerken den Geruch ebenfalls. An Bord sind auch Rüdiger Kowalke, Inhaber des Hamburger Fischereihafen-Restaurants, und seine Frau Susanne. „Es war ein beißender, stechender Geruch, das war sehr unangenehm“, sagt er. „Informiert hat uns aber keiner, was nun eigentlich passiert ist.“

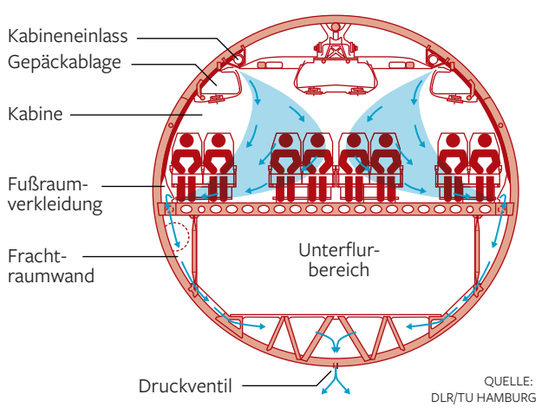
Der Vorfall, den Condor auf seiner Internetseite selbst beschreibt, hat bislang unbekannte, ernsthafte Folgen für drei Flugbegleiterinnen. Denn nach diesem Ereignis ordnet der Kapitän einen Testlauf der Triebwerke an. Die Flugbegleiterinnen verriegeln die Türen, die Piloten rollen die Boeing auf eine entlegene Ecke des Vorfelds. Barbara Durm stellt sich direkt unter eine Frischluftdüse, sie riecht wieder etwas, will nach vorn gehen – und klappt zusammen. Arme und Beine werden taub, Übelkeit, Schwindel, ein Kribbeln in den Gliedmaßen. „Mein erster Gedanke war eigentlich, so fühlt es sich an, wenn man vergast wird, weil nichts mehr funktionierte“, sagt Durm. Mit dem Krankenwagen wird sie in die Klinik eingeliefert. Doch gesund wird Durm nicht mehr, sie ist dauerhaft dienstuntauglich geschrieben – wie eine ihrer Kolleginnen.

Die spanische Flugunfalluntersuchungsbehörde nimmt sofort Ermittlungen auf. Die Maschine darf den Flughafen vorerst nicht verlassen, die Datenschreiber werden sichergestellt. Das Problem, das hinter dem Gestank steht, ist in der Branche lange bekannt. Es handelt sich um einen Fall von kontaminierter Kabinenluft – denn die Atemluft für Crew und Passagiere wird direkt an den Triebwerken entnommen und dann ungefiltert in die Kabine geleitet. Konstant entweichen Öl oder Hydraulikflüssigkeitsrückstände durch die Dichtungen, können sich erhitzen und als Dampf in die Atemluft der Kabine entweichen.

In diesem chemischen Cocktail stecken auch Organophosphate – Nervengifte. Seit Jahrzehnten stehen solche in der Airlinebranche oft auch harmlos „Geruchsvorfälle“ genannte Ereignisse daher im Verdacht, schwerwiegende Gesundheitsschäden verursachen zu können. Flugzeughersteller, Airlines und Aufsichtsbehörden bestreiten dies allerdings immer wieder. Dabei haben Fachleute beobachtet, dass solche Vorfälle alle zwei Wochen vorkommen können.

Auch die Condor ist im März 2013 sofort alarmiert, denn das Problem ist für sie nicht neu. Seit mehr als sechs Jahren mehren sich beim Ferienflieger Vorfälle mit kontaminierter Kabinenluft, kommt es zu unplanmäßigen Ausweichlandungen und begeben sich Besatzungen im Anschluss in Krankenhäuser. Besonders betroffen scheint die Boeing-757-Flotte des Unternehmens zu sein. Doch nach außen bestreitet das Unternehmen jegliche Gefährdung von Mitarbeitern und Passagieren, so auch beim diesem Vorfall. Der „Welt am Sonntag“ liegen jedoch interne Protokolle der Fluggesellschaft vor, aus denen hervorgeht, wie der Vorfall nach außen kommuniziert werden sollte. Am Firmensitz der Condor kommt unmittelbar nach der Meldung der Krisenstab zusammen. Mit am Tisch: Uwe Balser, stellvertretender Geschäftsführer der Condor. Es ist nicht das erste Mal, dass Krisen-PR betrieben werden muss. Bereits 2009 und 2010 hatte die ARD über die Condor berichtet, nachdem von Reportern genommene Wischproben an Bord von Condor-Flugzeugen des Typs Boeing 757 extrem hohe Belastungswerte mit Giftstoffen aus dem Triebwerksöl ergeben hatten.

KABINENKLIMATISIERUNG



QUELLE: DLR/TU HAMBURG

Die Condor versuchte, die Berichterstattung über den „Unfall“, wie die spanische Untersuchungsbehörde den Vorfall in Las Palmas einordnete, gezielt zu beeinflussen. Und das gelang ihr auch: „Durch proaktive Kommunikation in Form einer Pressemeldung und Distribution durch die dpa konnten die Inhalte der Medienberichterstattung weitgehend gesteuert werden“, heißt es in einem Memo, das die eigene PR-Arbeit analysiert. Und „bis auf einen Passagier, der Details an verschiedene Medien gegeben hat“, seien „alle Medien der Meldung von Condor gefolgt“, vermeldet das Protokoll nicht ohne Stolz.

Die Dokumente offenbaren aber noch weitere brisante Details, die die Condor jedoch lieber für sich behielt: Das Flugzeug hatte offensichtlich nur zwei Tage zuvor einen weiteren Kabinenluft-Vorfall. Doch zu diesem Ereignis, so die Condor, hatte man angeblich keine eigenen Mitteilungen.

Nach einer europäischen Verordnung aus dem Jahr 2010 sind allerdings Airlines und ihr Personal verpflichtet, derartige Vorfälle den Behörden umgehend mitzuteilen, sonst droht ein Bußgeld. Doch eine solche Geldstrafe ist trotz mehrfacher Verstöße auch durch renommierte deutsche Airlines noch nie verhängt worden. Der Bundestagsabgeordnete Markus Tressel (Grüne), der sich seit Langem mit Kabinenluft beschäftigt, beobachtet das mit großer Sorge. „Die Behörden lassen sich hier von den Airlines seit Jahren auf der Nase rumtanzen, und inzwischen tanzen sie offenbar sogar mit.“

Aus den vorliegenden internen Condor-Papieren ergibt sich außerdem eine höchst ungewöhnliche Absprache zwischen der Fluggesellschaft und der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU): Störungsmeldungen sollen abgeglichen werden. Bei der Airline nicht bekannte Fälle sollen „von der BFU an Condor zur Aufarbeitung weitergeleitet werden“.

Ein langjähriger Condor-Kapitän, der die Dokumente einsehen konnte, wertet dies als einen „schweren Vertrauensbruch einer eigentlich unabhängigen Behörde“ mit einem klaren gesetzlichen Auftrag. „Das zeigt, wie hier seitens der Behörden mit den Airlines gekungelt wird“, so der Pilot. „Die Mitarbeiter bei uns haben ohnehin Angst, etwas zu melden. Sie haben Angst, ihren Job zu verlieren oder Nachteile zu erleiden.“ Für den Piloten sind die letztlich dann gemeldeten Fälle daher nur „die Spitze des Eisberges“.

Dabei sind die Fluggesellschaften ja nicht untätig. Bereits 2009 bestellte Condor als Reaktion auf die ARD-Berichterstattung eine Studie beim Institut Fresenius, um die Luftqualität zu analysieren. Die Mitarbeiter des Instituts nahmen so genannte Wischproben an Sitzen und Innenraumverkleidungen in Cockpit und Kabine, um sie auf Organophosphate zu untersuchen.

Das Resultat der Untersuchung, die noch unveröffentlicht ist, aber dieser Zeitung vorliegt, spricht Bände: In elf von zwölf Airbussen 320 waren Spuren des chemischen Fingerabdrucks von Öl, nämlich des Nervengiftes Trikresyphosphat (TCP), nachweisbar, in fünf von 13 Flugzeugen des Typs Boeing 757 und in sechs von neun Maschinen des Typs Boeing 767. Eine „Kontamination der Flugzeuge“ könne „hiermit bestätigt werden“, heißt es auf Seite 49 des Berichts.

Bei der Boeing 767 und den Airbus-320-Modellen sei darüber hinaus eine höhere Belastung im vorderen Bereich der Kabine ermittelt worden, sodass „die Piloten und das Kabinenpersonal“ besonders gefährdet seien. Da das TCP „gut durch die Haut“ aufgenommen werden könne, sei eine „gesundheitliche Beeinträchtigung für die Passagiere sowie für das Bordpersonal“ durch die Kontaminationen „nicht auszuschließen“. Dieses unangenehme Ergebnis verheimlichte die Condor ihrem fliegenden Personal lieber – bis heute.

Die Gefahren aus der Luft nimmt Condor ernst. Jedenfalls für die Angestellten der Linie. Seit 2002 hat das Unternehmen für ihr fliegendes Personal eine Unfallversicherung abgeschlossen, die für genau solche Vorfälle greifen soll. Wie oft diese in Anspruch genommen wurde, wollte Condor nicht mitteilen. Nach Informationen dieser Zeitung gibt es eine solche Versicherung aber nicht für die Passagiere.

Das sogenannte „aerotoxische Syndrom“ ist bislang wenig erforscht und hat daher noch nicht Eingang gefunden in die WHO-Liste anerkannter Krankheiten. Das ermöglicht es Airlines und Flugzeugbauern, von Einzelfällen zu reden oder auf mangelnde Daten hinzuweisen. Als 2012 bekannt wurde, dass ein Germanwings-Airbus knapp einer Katastrophe entging, weil beide Piloten gleichzeitig Vergiftungserscheinungen hatten und den Jet mit letzter Kraft landeten, behauptete Airbus-Sprecher Tore Prang, dass es sich um einen Fall von „Hyperventilation“ gehandelt haben könnte. Doch ist es wirklich glaubhaft, dass zwei handverlesene und gut ausgebildete Piloten sich gleichzeitig in eine Hysterie hineinsteigern?

Für die Betroffenen ist die körperliche Schädigung höchst real. Seit dem Vorfall im März 2013 ist Barbara Durm, alleinerziehende Mutter von zwei Kindern, schwer erkrankt. Bei ihr wurden neurologische Schäden festgestellt. Zum Gehen braucht sie einen Stock, der rechte Fuß ist taub. Sie kann nicht Fahrrad fahren und auch nicht Auto, sie ist auf fremde Hilfe angewiesen. Schon nachmittags wird sie müde.

Angewiesen ist die Berlinerin daher auf die Anerkennung eines Berufsunfalls durch die Berufsgenossenschaft Verkehr (BG). Doch die lässt sich mit der Bewertung viel Zeit, mittlerweile schon mehr als 15 Monate. Noch vor einigen Wochen wies die BG bei einer Branchenkonferenz zum Thema Kabinenluft darauf hin, dass bislang kein einziger Fall einer Berufserkrankung durch kontaminierte Kabinenluft anerkannt wurde. Allerdings sind allein im vergangenen Jahr mehr als 300 neue Verfahren bei dem Rückversicherer der deutschen Airline-Angestellten dazugekommen – von Crew-Mitgliedern, die durch vergiftete Kabinenluft krank wurden.

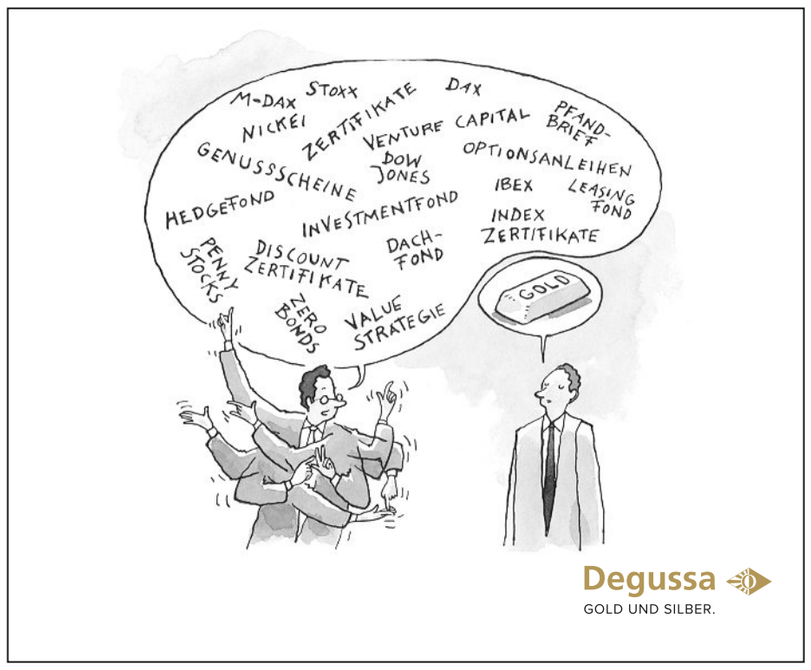
Aus Sicht der Piloten-Vereinigung Cockpit (VC) ist das Verhalten der Berufsgenossenschaft nicht nachvollziehbar. „Die BG schiebt formale Gründe vor, um den Betroffenen die dringend notwendige Hilfe zu versagen. Aus unserer Sicht ein unhaltbarer Zustand“, sagt VC-Vorstand Jörg Handwerg auf Anfrage. „Die Strategie scheint zu sein, die Betroffenen in aufwendigen, kosten- und zeitintensiven Verfahren vor den Sozialgerichten zu zermürben.“

In die Diskussion um das „aerotoxische Syndrom“ könnte jetzt Bewegung kommen. Gerade ist eine Studie veröffentlicht worden, die den Tod des britischen Flugkapitäns Richard Westgate eindeutig auf eine Vergiftung durch Organophosphate zurückführt – Stoffe, wie sie bei praktisch jeder Messung in der Kabine gefunden worden sind. Nach einer Odyssee durch Arztpraxen und Kliniken, die ihm alle nicht helfen konnten, starb der 43-jährige Pilot im Dezember 2012 in Amsterdam. Bei seiner Obduktion fanden Pathologen und Neurotoxikologen Symptome, die vergleichbar sind mit einer gleichzeitigen Erkrankung an Herzmuskelentzündung, Leukämie, multipler Sklerose und zusätzlich einer Arsen- und Insektizidvergiftung. Alles nur Hirngespinste?

In einer internen E-Mail aus dem Jahr 2007 spricht ein für Kabinenluftsysteme zuständiger Ingenieur des Flugzeugbauers Boeing das Problem bei einem bestimmten Typ offen an: der Boeing 757 mit Triebwerken von Rolls-Royce vom Typ RB 211, wie sie auch die Condor in der Flotte hat.

Der Ingenieur hält fest, dass es häufig zu Problemen kommt, da die Dichtungen im vorderen Bereich dieses Triebwerks versagen können und so Ölrückstände in das Atemluftsystem gelangen können. Er ist verwundert, dass trotz zahlreicher Vorfälle die zuständige Aufsichtsbehörde noch nicht eingeschritten ist und bei den Triebwerksherstellern Abhilfe angemahnt hat. Die E-Mail endet mit der Aussage: „Ich glaube, es muss erst einen Grabstein geben, bevor sich jemand mit Nachdruck hierfür interessiert.“ Immerhin: Das neue Boeing-Modell 787 zapft die Atemluft am Rumpf ab, statt sie an den Triebwerken abzunehmen.

Der Flugzeughersteller Airbus zeigt bislang wenig Interesse, sich an einer technischen Lösung für seine Produktpalette zu beteiligen. Als der Verkaufschef des Konzerns, John Leahy, bei der Luftfahrtmesse in Farnborough auf der Pressekonferenz am 17. Juli gefragt wurde, wie Airbus mit dem Problem umzugehen gedenke, sagte Leahy: „Es gibt keine Probleme mit kontaminierter Kabinenluft. Das ist absurd.“

** Name von der Redaktion geändert*

ANZEIGE