

Piloten klagen über giftige Kabinenluft

Allein im ersten Halbjahr des vergangenen Jahres wurden 510 Vorfälle wegen gefährlicher Stoffe gemeldet

VON PETRA SORGE

Wie gesund ist die Luft im Flieger? Immer wieder klagen Piloten, Stewardessen oder Passagiere über Beschwerden nach plötzlich auftretenden, unangenehmen Gerüchen in der Kabine – sogenannte „Fume Events“. Treffen kann es im Prinzip jeden.

NÜRNBERG – Die Nacht, in der sein Traum beruflich zum Albtraum wurde, wird Flugkapitän Michael Kramer, 51, aus Falkendorf nahe Herzogenaurach nie vergessen. Es war der 3. September 2015. Er steuerte einen Airbus-Frachtflieger von London nach Leipzig, als es plötzlich ölig roch. Kramer wurde es schwindlig, der Co-Pilot klagte über ein Druckgefühl auf der Brust. Sie griffen zu den Sauerstoffmasken.

Ihr Glück: Die Maschine verfügte über eine Funktion zur automatischen Landung. Das geht nur, wenn Wetter und Landebahn es zulassen. Später entdeckte der Co-Pilot, dass die Schalter mit einem sehr feinen Ölfilm überzogen waren. Kramer sagt heute: „Es hätte zu einer Katastrophe kommen können.“

Er hat ein „Fume Event“ erlebt, einen Zwischenfall mit kontaminierter Kabinenluft. Laut der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung gab es 2016 insgesamt 228 solcher Geruchs- oder Rauchereignisse, davon 61, die möglicherweise toxisch waren – weil der Verdacht bestand, dass Ölgeruch, Oldampf, Enteisungs- oder Hydraulikflüssigkeit die Ursachen waren. Auch Passagiermaschinen sind betroffen. Nach Angaben des *Aviation Herald* gab es zuletzt am 22. Oktober Rauch an Bord einer Germanwings-Maschine, Strecke Pristina–Stuttgart.

Die Atemluft im Flugzeug wird seit den 1950er Jahren in der Nähe der Triebwerke angezapft, erklärt Dieter Scholz, Hamburger Professor für Flugzeugbau. Wenn an den Dichtungen plötzlich Fehler auftreten, „können größere Mengen an Öl in die Kabine gelangen“.

Eine Studie habe bis zu 127 teils bedenkliche Stoffe nachgewiesen. „Aber auch so kommt es konstruktionsbedingt regelmäßig zu kleinen Leckagen von Öl im Triebwerksverdichter.“



Gesundheitsgefährdend: Im Kabinenraum kommt es regelmäßig zu kleinen Leckagen von Öl.

Foto: Marcito/Fotolia.com

Die Vereinigung Cockpit schätzt, dass im deutschen Luftraum etwa ein „Fume Event“ bei 2000 Flügen auftritt. Bei der Berufsgenossenschaft Verkehr häufen sich die Unfallsmeldungen: 2015 waren es noch 450 „Fume Event“-Anzeigen, 2016 rund 830 und im ersten Halbjahr 2017 schon 510.

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft bezweifelt aber, dass Kabinenluftvorfälle gesundheitsschädlich sind: „Uns ist derzeit kein wissenschaftlicher Beleg für einen kausalen Zusammenhang bekannt“, erklärt eine Sprecherin.

Rückstände im Blut gefunden

Oberärztin Astrid Heutelbeck von der Universitätsmedizin Göttingen sieht das anders. Sie hat im Blut und Urin von rund 350 Crewmitgliedern und Passagieren teils gefährliche Stoffe gefunden, die sonst nur in synthetischen Antriebskraftstoffen der Luftfahrt enthalten sind.

Auch beim Piloten Michael Kramer. Er klagt seit seinem „Fume Event“ unter Nerven-, Gleichgewichts- und Sehbeschwerden, das Atmen fällt ihm schwer. Er ist dauerhaft flugunfähig. Heutelbeck attestierte ihm, dass „ein kausaler Zusammenhang“ zwischen

seinem beruflichen Unfall und den beklagten Beschwerden „ohne jeden Zweifel anzunehmen“ sei.

Die Lufthansa hat für solche Ereignisse mitunter andere Erklärungen. Der Nürnberger Flugbegleiterin Ekaterini Bary-Schüller, 37 Jahre, teilte die Airline etwa mit, dass ihr „Fume Event“ mit einem verschmorten Ofen zum Aufwärmen der Menüs für die Passagiere zu tun hatte. Sie hatte einen Geruch von Käsefuß und alten Socken bemerkt, als sie im Mai 2016 in einem Airbus A319 von München nach Budapest flog. Ihr wurde sofort übel. Es war bereits ihr fünftes „Fume Event“ in 22 Monaten. Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung teilte mit, dass dieses „Fume Event“ zwar gemeldet, aber „nicht als Unfall oder schwere Störung eingestuft wurde“.

Dabei fand die Universitätsmedizin Göttingen bei der Nürnberger Stewardess unmittelbar nach dem Vorfall Isopropanol, n-Hexan und Aceton im Blut, alles typische Bestandteile von Luftfahrtölen. Bary-Schüller fragt sich: „Wie kommen diese Stoffe bitte in einen Ofen, in dem Lebensmittel aufgewärmt werden?“

Die Lufthansa beantwortete die Frage bis heute nicht. Das Unternehmen erklärte unserer Zeitung, es nehme

„wie kaum eine andere Airline die Bedenken rund um die Kabinenluft in Flugzeugen seit Jahren in hohem Maße ernst“. Rund zwei Mio. € seien bereits in Projekte und in die Aufklärung geflossen. Bary-Schüller, die früher die Nacht durchtanzte, hält heute nicht mal mehr ein halbes Lied lang auf dem Parkett durch. Sie leidet unter Schwindel, Atemnot, Durchfall.

„Wenn man mit den Betroffenen spricht, hat man keine Lust mehr zu fliegen“, sagt der Nürnberger SPD-Bundestagsabgeordnete und Vorsitzende des Verkehrsausschusses im 18. Bundestag, Martin Burkert. Er hat auch mit Bary-Schüller und Kramer gesprochen: Beiden hat die Berufsgenossenschaft Verkehr inzwischen das Verletztengeld gestrichen.

Burkert wünscht sich daher, dass die Symptome im Zusammenhang mit kontaminierter Kabinenluft als Berufskrankheit anerkannt werden. Und er fragt sich: „Was ist mit den Passagieren? Die Fluggäste atmen doch dieselbe Luft ein, oder?“ Der Politiker fürchtet, dass es bis zur Anerkennung als Berufskrankheit noch ein „sehr, sehr langer Weg“ sei.

Ekaterini Bary-Schüller will nicht so lange warten. Sie hat gegen ihren Bescheid Klage eingereicht.