

KOMMENTAR

Spekulativer Zirkel



Von Stephan Kaufmann

Der US-Aktienindex Dow Jones ist erstmals über die Marke von 20000 Punkten gestiegen, das zog am Donnerstag die Börsen in Asien und Europa nach oben, und die Welt fragt sich: Wie kann das sein? Hatten nicht alle Ökonomen gewarnt, esginge bergab, sollte Donald Trump die US-Wahl gewinnen?

Der Dow steht für die Kursentwicklung 30 wichtiger US-Aktien.

Aktienkäufer wetten auf Kursanstieg

Er steigt aus einem Grund: Anleger bezahlen einen höheren Preis für Aktien, weil sie glauben, die Aktie morgen zu einem noch höheren Preis an andere Anleger verkaufen zu können. In diesem spekulativen Zirkel beziehen sich alle Anleger aufeinander, jeder ist optimistisch, dass die anderen optimistisch bleiben.

Ein Quell dieser Ausgelassenheit ist tatsächlich die gute wirtschaftliche Lage – die allerdings mit Trump erstmal nichts zu tun hat, sondern aus der Vergangenheit resultiert: Die Arbeitslosenquote in den USA ist tief gefallen, die Löhne legen stärker zu. Nach drei Jahren der Stagnation ziehen die Unternehmensgewinne wieder deutlich an. Bereits seit Monaten war sicher, dass das US-Wachstum 2017 stärker ausfallen würde als im Vorjahr.

Auf diesen Kuchen sprüht Trump nur noch ein Sahnehäubchen aus Steuererlässungen und Staatsausgaben. Es ist zwar unklar, ob diese Maßnahmen überhaupt kommen und ob sie die US-Wirtschaft dauerhaft stärken werden. Aber ein prima Anlass zur Aktienpekulation sind sie schon. Mehr erstmal nicht. Seite 17

Kühlkette nicht intakt

Test von Onlinehändlern für Lebensmittel

Bei der Bestellung frischer Lebensmittel im Internet klappt es mit der Kühlung oft nicht so gut. In einem Test waren mehr als die Hälfte der Produkte, bei denen die Temperatur direkt nach der Lieferung gemessen wurde, zu warm, wie die Verbraucherzentrale Brandenburg am Donnerstag mitteilte. Teil habe die Temperatur deutlich über dem Normwert gelegen, war auf eine Unterbrechung der Kühlkette hindeutend.

Bei einer unterbrochenen Kühlkette seien „Überintrusionen der Qualität und Haltbarkeit der Produkte“ zu befürchten, erklärte die Verbraucherzentrale. Für den Test wurden frische Lebensmittel bei 32 verschiedenen Onlinehändlern bestellt. ap

Im Flugzeug vergiftet

Immer mehr Stewardessen und Piloten leiden an toxischer Kabinenluft – doch hierzulande wird das Problem heruntergespielt

Von Petra Sorge

Flugbegleiterin Kerstin K. beschreitet den Geruch als stülisch-scharf. Sie wollte es genauer wissen – und hielt ihre Nase an die Frischluftdüse. Schlagartig bekam sie Kopfschmerzen, Herzrasen, es kribbelte in Armen und Beinen. Sofort nach der Landung kamen sie und zwei Kollegen ins Krankenhaus. Alle hatten einen metallischen Geschmack im Mund.

Kerstin K. hatte ein „Fume Event“ erlebt – einen Vorfall, bei dem sich Reste von Öl, Kerosin oder Enteisungsflüssigkeit in den Turbinen erhitzten und in die Kabinenluft geraten können. Bei fast allen Flugzeugen wird die Atemluft für die Kabine an den Triebwerken abgepft, ohne Filter.

Flugzeugbauer, Airlines und die Berufsgenossenschaft Verkehr bestreiten bis heute, dass derartige Ereignisse an Bord zu Erkrankungen führen können. Sie behaupten, dass das sogenannte sero-toxische Syndrom nicht als Berufskrankheit anerkannt ist. Genau zu stornieren die Vielzahl von Symptomen nach Fume Events bereits seit 1999 von internationalen Wissenschaftlern bezeichnet.

Laut Bundesregierung gab es zwischen 2008 und 2016 schon 800 „Fume Events“

Mediziner unter Leitung von Oberärztin Astrid Heutelbeck an der Universitätsklinik Göttingen haben aber festgestellt, dass es doch schädlich sein kann, diese vergiftete Bordluft einzuatmen. Sie fanden schon 2015 in den Blut- und Urinproben von rund 140 Betroffenen nicht nur Organophosphate, sondern auch flüchtige organische Verbindungen („Volatile Organic Compounds“, VOCs), die das Nervensystem und Herz-Kreislauf-System angreifen. In mehr als 80 Prozent der untersuchten Fälle zeigten die Patienten Symptome, wie sie Kerstin K. beschrieben hat, dazu noch Konzentrationschwächen, Erinnerungslücken und Koordinationschwierigkeiten.

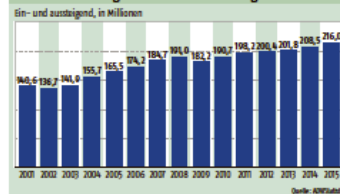
Die Vorfälle häuften sich: Zwischen 2006 und 2013 zählte die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen 663 Fume Events bei deutschen Airlines, zwischen 2008 und 2016 meldete die Bundesregierung auf eine Grünen-Anfrage schon 800 Vorfälle. Aus Gewerkschaftskreisen erfuhr die FR, dass bei der Berufsgenossenschaft Verkehr im Oktober binnen eines Jahres mehr als 800 Unfallmeldungen wegen vergifteter Kabinenluft eingegangen seien. Die Unfallversicherung bestätigte die Zahl auf FR-Anfrage nicht und verwies auf einen eigenen Bericht, der in wenigen Wochen erscheinen soll.

Der jüngste belegte Fall ereignete sich am 12. Januar in einer Garmann-Maschine auf dem Flug von Amsterdam nach Stuttgart. Laut „Aviation Herald“ verbreitete sich ein Geruch von allen



Wenn Reste von Öl, Kerosin und Enteisungsflüssigkeit in die Kabinenluft gelangen, ergibt das ein giftiges Gemisch.

Anzahl der Passagiere auf deutschen Flughäfen



Strecken. Die Crew musste Sauerstoffmasken aufsetzen. Ein Besatzungsmitglied konsultierte am nächsten Tag einen Arzt – in Göttingen konnte es sich freilich nicht vorstellen.

Kerstin K. hatte besonders großes Pech. Sie erlebte gleich vier Fume Events. Die 46-Jährige fuhr bis vor Kurzem noch Rennrad. Heute hat sie kaum noch Ausdauer. „Beim Treppensteinen fühle ich mich wie eine 80-Jährige.“ Die Ärzte waren ratlos – sie fanden in ihrem Blut lediglich niedrige Sauerstoffwerte. Konrad begann, ihm Blut- und Urinröhrchen selbst im Tiefkühlschrank aufzubewahren, zwischen Pizza und glutenfreiem Brot, in der Hoffnung, dass es irgendwann weitere Testverfahren gehen würde.

Erst Anfang 2015 endete die Spurensuche: Die Göttinger Klinik fand zahlreiche toxische Substanzen in ihren Proben. „Das waren extreme Werte“, sagt K.

Das Institut für Arbeits-, Sozial- und Umweltmedizin hat bis Spätsommer 2016 rund 400 Patienten betreut, vor allem Piloten, Flugbegleiter, aber auch schon vereinzelt Passagiere. Vor Weihnachten war plötzlich Schluss: Die Ambulanz müsse wegen „eines kurzfristig entstandenen, nicht beherrschbaren Ressourcenengpasses“ für neue Patienten „bis auf weiteres“ schließen, hieß es in einer Mitteilung.

Kerstin K. war entsetzt – und startete mit zwei weiteren Betroffenen eine Petition bei Change.org. Die Sprechstunde für „Fume Events“ müsse erhalten bleiben, da betroffene Piloten, Flugbegleiter und Reisende sonst „keine erfahrene Anlaufstelle in ganz Deutschland“ mehr hätten, heißt es in dem Aufruf. „Es gibt keine Alternative zu Göttingen“, sagt Kerstin K.

Die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit hält den Engpass in Göttingen für „sehr tragisch“. Es sei „dringend nötig, dass es für Betroffene eine zentrale Anlaufstelle“ gebe, sagt Pressesprecher Markus Wahl. Sowohl die Pilotengewerkschaft als auch Verdi unterstützen die Petition. Wahl betont, es brauche weitere Forschung im Bereich der kontaminierten Kabinenluft. Außerdem stellt diese Institution einen neutralen Berichtersteller dar, der von keiner Seite beeinflusst werden kann.

Das beim Anzapfen der Kabinenluft über die Flugzeugtriebwerke giftige Gas in die Atemluft gelangen können, wurde bereits in den 1950er Jahren erstmals beschrieben. Bis heute gibt es zwar industrielle Messungen, aber es fehlen zuverlässige klinische Studien – solche wie in Göttingen. Die Universitätsmedi-

zin betont, dass die Abteilung weder von industrieller noch von gewerkschaftlicher Seite finanziert werde.

Auch die Opfer-Initiative „Aerotoxic Team“ bedauert den plötzlichen Stillstand. Es gebe nur sehr wenige Ärzte weltweit, die solche Patienten überhaupt behandeln, etwa am Breakspare-Krankenhaus im englischen Hertfordshire, sagt Bernadine Beaumont. „Doch diese sind überlastet und völlig ausgebucht.“ Die 63-jährige frühere Lufthansa-Chefswewardess aus der Schweiz ist selbst betroffen.

Airlines schicken Betroffene „absichtlich zu Ärzten, die keine Ahnung haben“

Bislang hat sie Patienten aus den Vereinigten Staaten, Großbritannien oder Schweden nach Göttingen vermittelt. „Die sind völlig verzweifelt. Sie warten alle ungeduldig darauf, untersucht zu werden.“ Beaumont berichtet von Fällen, in denen Fluggesellschaften Betroffene „absichtlich zu irgenwelchen Ärzten schicken, die keine Ahnung haben“. In einem Fall hätte sich sogar ein Labor geweigert, Urin anzunehmen. „Die werden von den Airlines unter Druck gesetzt.“

Oberärztin Astrid Heutelbeck, verantwortlich für die Sprechstunde in Göttingen, verweist auf FR-Anfrage an die Pressestelle der Uniklinik. Dort teilte Stefan Weller mit, dass es sich lediglich um einen „befristeten Aufnahme-stop“ bis zum 30. April handle. Bereits aufgenommene Fume-Event-Patienten würden weiter versorgt.

Zudem habe die Klinik „auf die drängende und rasch wachsende Nachfrage reagiert“ und zusätzliche Stellen eingerichtet. Neben einhalb Stellen für ärztliches und pflegerisches Personal habe die Abteilung 1,5 administrative Stellen erhalten. Allerdings könne das Institut „die große Zahl der potentiell in Deutschland betroffenen Patientenfälle“ nicht alleine versorgen.

„Hier müssen andere zusätzliche Lösungswege gefunden werden“, sagte Weller.

Die Petentin Kerstin K. indes wundert sich über die Auskunft der Göttinger Uniklinik: „Ich habe fast den Eindruck, dass sie sich über die Tragweite dieser Entscheidung nicht bewusst sind.“ Etwa 9000 Menschen sehen das auch so – und haben mitgerechnet. Viele Betroffene berichten von ihren Erfahrungen, fast tausend Kommentare sind schon eingegangen.