

V V



Chefredakteur Fernsehen

Uwe Berlinghoff
 Corporate Communications
 Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG
 Saatwinkler Damm 42 - 43
 13627 Berlin

Telefon: 089/3806-5881
 Fax: -7680
 e-mail: sigmund.gottlieb@brnet.de
 Datum: 01.07.2011

Sehr geehrter Herr Berlinghoff,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 9. Juni 2011. Sie üben darin Kritik an der Berichterstattung über Ihr Unternehmen in der BR-Sendung „Kontrovers“ vom 25. Mai 2011. Der Intendant des Bayerischen Rundfunks, Herr Ulrich Wilhelm, hat mich gebeten, Ihnen in seinem Auftrag zu antworten.

Ich kann Ihnen versichern, dass der BR für eine faire Berichterstattung steht und selbstverständlich an einer sachlichen Zusammenarbeit mit „Air Berlin“ interessiert ist. Daher nehmen wir Ihren Brief sehr ernst und haben die darin erhobenen Vorwürfe sorgfältig geprüft. Im Ergebnis kann ich Ihre Einschätzung, die Berichterstattung sei nicht angemessen gewesen, aber nicht teilen. Vielmehr wurden aus meiner Sicht alle journalistischen Grundsätze des Bayerischen Rundfunks und die daraus resultierenden Pflichten beachtet. Lassen Sie mich dies anhand der von Ihnen konkret geäußerten Kritik im Einzelnen näher begründen:

Sie schreiben, „Kontrovers“ würde „*unter einem pseudo-wissenschaftlichen Deckmantel*“ Fakten präsentieren, *die „final nicht belegbar sind“*. Diesen Vorwurf weisen wir entschieden zurück. Die zahlreichen, im Zusammenhang mit dem Problem von „kontaminierter Kabinenluft“ bisher publizierten wissenschaftlichen Studien sind gerade in Bezug auf die Gefahr verseuchter Flugzeug-Kabinenluft mit pyrolysierten Triebwerksöl-Rückständen (im Gegensatz zu der von Ihnen vertretenen Auffassung) sehr eindeutig. Diesem Schreiben liegt eine Liste der wichtigsten hierzu erschienenen wissenschaftlichen Fachpublikationen bei. Das Thema war auch bereits mehrfach Gegenstand der aktuellen Berichterstattung in der ARD und anderen Medien und ist als solches kein Novum.



Schreiben vom 01.07.2011 an Herrn Direktor Uwe Berlinghoff

Seite 2

Auch Ihren Ausführungen zu der sogenannten „Cranfield-Studie“ vermag ich weder sachlich noch inhaltlich zu folgen. Selbstverständlich liegt diese Untersuchung unseren Autoren vor und wurde von Herrn van Beveren sogar anlässlich einer Fachtagung in London ausgiebig mit den dort anwesenden Experten diskutiert. Die Studie kommt aber entgegen Ihrer Ausführungen gerade nicht zu dem Schluss, dass *„durch Rückstände von Triebwerksöl kontaminierte Kabinenluft kein Gesundheitsrisiko für Passagiere und Besatzungen darstellt“*. Vielmehr führt die Studie in der Summary, sowie auf den Seiten 33 und 43, sehr wohl auch individuelle gesundheitliche Beschwerden von Besatzungsmitgliedern an. Darüber hinaus gibt es gute Gründe, warum gerade diese Studie nicht in die „Kontrovers“-Berichterstattung eingeflossen ist. Nach Recherchen unserer Autoren wurde bei dieser Untersuchung nur eine äußerst geringe Zahl von Flügen untersucht (100, statt der ursprünglich geplanten 1.000). Dabei handelte es sich ausnahmslos um Flüge unter völlig normalen Betriebsbedingungen. Ein expliziter „Öl-Dampfvorfall“ („fume-event“), wie er Gegenstand unserer Berichterstattung in „Kontrovers“ war, trat dabei gar nicht auf. Folglich wurden im Rahmen der „Cranfield-Studie“ für ein solch spezifisches Ereignis auch keine repräsentativen Daten erhoben. Abschließend sei noch angemerkt, dass die Untersuchungen durch „Cranfield“, im Gegensatz zu der sonst üblichen Vorgehensweise, nicht auf zufällig ausgewählten Flugzeugen, sondern vielmehr nach monatelanger Ankündigung und Absprachen auf speziellen Maschinen durchgeführt wurden.

Nun zu den von Ihnen konkret angesprochenen Passagen des „Kontrovers“-Beitrags:

Zu 1.) Die im Beitrag gemachte Aussage, „der Kapitän will nach München umkehren, doch der Flug wird fortgesetzt“, ist aus unserer Sicht eine schlichte Tatsachenbehauptung, die durch uns vorliegende Unterlagen belegt wird.

Zu 2.) Die Bewertung des Gesundheitszustandes der Besatzung durch den Kapitän ist für uns kein entscheidender Part des Unfallberichts. Nur ein Mediziner hätte eine solche Aussage nach entsprechenden Untersuchungen der Besatzungsmitglieder treffen können. Anders verhält es sich mit der Aussage des Kapitäns, er habe Ölgeruch wahrgenommen. Deshalb wurde auch nur diese Passage aus dem Unfallbericht zitiert.

Zu 3.) Nach den Informationen der Autoren klagten die Besatzungsmitglieder auch nach dem Flug noch über Beschwerden. Es gibt für uns keinen Anlass, die Recherchen in Zweifel zu ziehen.



Schreiben vom 01.07.2011 an Herrn Direktor Uwe Berlinghoff

Seite 3

Zu 4.) Nach geltendem EU-Recht, insbesondere der bereits am 2. Dezember 2010 in Kraft getretenen EU-Verordnung Nr. 996/2010, ist ein solcher Vorfall nach „Kontrovers“-Informationen sehr wohl meldepflichtig, und zwar direkt und unverzüglich. Das heißt: ohne jegliche Verzögerung. Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) und das Luftfahrt-Bundesamt sind nach unseren Recherchen bereits durch betriebsfremde Dritte über die Vorfälle vom 8. und 9. April informiert worden, bevor Ihr Unternehmen die geforderte Meldung abgegeben hat. Dies geschah erst zu einem Zeitpunkt, zu dem am betroffenen Flugzeug keinerlei neutrale Untersuchungen, beispielsweise durch Mitarbeiter der BFU, mehr möglich waren. Nach Auskunft des Leiters der BFU, Herrn Ulf Kramer, gegenüber den Autoren des „Kontrovers“-Beitrags, behält sich die Behörde in diesem spezifischen Kontext ausschließlich vor, wie ein gemeldeter Vorfall gegebenenfalls zu klassifizieren ist. Daher erwartet die BFU die unverzügliche, direkte Meldung eines jeden Vorfalles, der eine schwere Störung darstellen könnte, durch den in der EU-Verordnung definierten Personenkreis.

Abschließend möchten wir festhalten, dass Sie bzw. Ihre Referentin Frau Bakir schon im Vorfeld der Berichterstattung mehrfach von der Redaktion um die Beantwortung konkreter Sachfragen zu diesen und anderen Komplexen im Zusammenhang mit unserer geplanten Berichterstattung gebeten wurden. Sie haben von dieser Möglichkeit der Klärung – aus unserer Sicht bedauerlicherweise – keinen Gebrauch gemacht. Auch lehnten Sie die von uns eingeräumte Möglichkeit der Stellungnahme vor unserer Kamera explizit ab.

Im Sinne der von Ihnen angesprochenen „professionellen Zusammenarbeit“ mit unserem Hause wäre die sachdienliche Beantwortung unserer Anfragen aus unserer Sicht sicherlich ein adäquates Mittel gewesen, um dem von Ihnen nunmehr befürchteten Reputationsverlust Ihres Unternehmens vorzubeugen.

Mit freundlichen Grüßen



Sigmund Gottlieb

Anlage: Literaturliste

Solbu, Daae, Olsen, Thourud et al.: Organophosphates in aircraft cabin and cockpit air, Feb. 2011, Journal of Environmental Monitoring, DOI: 10.1039/c0em00763c

S. Michaelis, PhD: Health and Flight Safety Implications from Exposure to Contaminated Air in Aircraft, Dissertation Nov. 2010, University of New South Wales, ISBN: 978-0-95-554377-7

Treon JF. et al. : Toxicity Of Certain Lubricants, Engine Oils, And Certain Of Their Constituents, With Particular Reference To The Products Of Their Thermal Decomposition, 1954, WADC TR 54-344. Corporate Author: Kettering Laboratory, University Of Cincinnati. Aero Medical Laboratory Contract No. AF33(038)-26456. RDO No. 698-31, Wright Air Development Center, Air Research And Development Command, United States Air Force- Wright-Patterson Air Force Base, Ohio. 1 November 1954.

Treon, J. F. , Cappel, J. W. , Cleveland, F. P. , Larson, E. E. , Atchley, R. W. and Denham, R. T.: The Toxicity of the Products Formed by the Thermal Decomposition of Certain Organic Substances, 1955, American Industrial Hygiene Association Quarterly, 16: 3, 187 195

Siegel J., Rudolph H., et al.: Effects on Experimental Animals of Long-Term Continuous Inhalation of a Triaryl Phosphate Hydraulic Fluid 1964, U.S. Navy Toxicology Unit. Toxicology and Applied Pharmacology 7: 543-549

- Solbu, K. (National Institute of Occupational Health, Norwegen):
- Methodology for air sampling of organophosphates originating from turbine- and hydraulic oils, 2007, <http://dx.doi.org/10.1016/j.chroma.2007.05.087>
- Incident sampler of VOCs and volatile organophosphates, 2010, <http://dx.doi.org/10.1039/B925053K>
- Exposure assessment of organophosphates in technician and loader occupational air, 2010, <http://dx.doi.org/10.1039/C0EM00273A>
- Organophosphates in aircraft cabin and cockpit air method development and measurements of contaminants, 2011, <http://dx.doi.org/10.1039/C0EM00763C>
- C. Furlong, L.M. Schopfer et al.: Development of diagnostics in the search for an explanation of aerotoxic syndrome, Anal Biochem 404(1):64-74 (2010) <http://dx.doi.org/10.1016/j.ab.2010.04.032>
- H. Lockridge: REACTION OF CRESYL SALIGENIN PHOSPHATE, THE ORGANOPHOSPHORUS IMPLICATED IN THE AEROTOXIC SYNDROME, WITH HUMAN CHOLINESTERASES: MECHANISTIC STUDIES EMPLOYING KINETICS, MASS SPECTROMETRY AND X-RAY STRUCTURE ANALYSIS, März 2011, Eugénie Carletti , Lawrence M. Schopfer , Jacques-Philippe Colletier , Marie T. Froment , Florian Nachon , Martin Weik , Oksana Lockridge , and Patrick Masson <http://pubs.acs.org/doi/pdf/10.1021/tx100447k>
- Abou-Donia MB. (2003) Organophosphorus Ester-Induced Chronic Neurotoxicity, 2003, Archives of Environmental Health. 58:484 497