

BUCH ZWEI

Das Kartell

Piloten, Stewardessen, Maler und alle, die durch ihren Job krank werden, scheitern oft vor Gericht. Über die Macht der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung und ihr System der Verharmlosung

TEXT: CHRISTINA BERNDT UND JOHANNES LUDWIG
ILLUSTRATIONEN: DANIEL STOLLE

Über Ostern war Kerstin Konrad mit ihrer Tochter in London. So toll es war, die Anreise war eine Tortur. Zwölf Stunden lang hatten die beiden auf dem Weg vom Ruhrgebiet in die britische Hauptstadt im Reisebus gesessen. Und zwölf Stunden lang fuhren sie wieder zurück. „London fühlte sich sehr weit weg an“, sagt die 47-Jährige. Mit dem Flugzeug wäre sie in eineinhalb Stunden dort gewesen. Aber fliegen kommt für Konrad nicht infrage. Außer mit Atemschutzmaske.

Dabei liebt Kerstin Konrad das Fliegen. 17 Jahre lang war sie Flugbegleiterin, acht Jahre davon Kabinenchefin. „Das war mein Traumberuf“, sagt die schlanke Frau und pustet eine Strähne ihrer langen dunkelblonden Haare aus dem Gesicht.

Zapfluft hat ihr die Freude am Fliegen verdorben. Zapfluft, das ist die aus den Turbinen der Jets abgesaugte Luft, mit der die Klimaanlage betrieben und der beim Flug nötige Druckausgleich hergestellt wird. Sie gelangt so vom Triebwerk ins Flugzeuginnere. Manchmal, vor allem wenn die Dichtungen der Turbinenwellen beschädigt sind, enthält die Zapfluft aber auch gesundheitsschädliche chemische Verbindungen wie Butanon, Toluol und Organophosphate wie Trikresylphosphat (TCP). Diese gelangen dann in die Kabine. Die Konzentration an Schadstoffen ist mitunter so hoch, dass Menschen im Jet akute Gesundheitsprobleme bekommen. Die Wissenschaft spricht von einem „Fume Event“, einem Zwischenfall, bei dem kontaminierte Luft ins Flugzeuginnere dringt; Rauch muss dabei keiner zu sehen sein.

Die ehemalige Stewardess Konrad sagt, dass sie im Mai 2013 zum ersten Mal ein Fume Event erlebt hatte. Damals bekam sie auf einem Flug von Frankfurt nach Birmingham Kopf- und Bauchschmerzen, Taubheit breitete sich über ihre Arme und Beine aus, ihr Gehirn fühlte sich an wie in Watte gepackt. „Ich konnte nicht mal mehr die Säfte richtig auf dem Trolley einsortieren“, sagt sie. „Ich fühlte mich wie ein Zombie und starrte nur noch vor mich hin.“

Kerstin Konrads Nervensystem ist durch „Fume Events“ geschädigt. Sie fliegt nicht mehr

Wie Konrad fühlen sich jedes Jahr Hunderte Piloten und Flugbegleiter, auch Passagiere können von solchen Zwischenfällen betroffen sein. Allein im vergangenen Jahr wurden der Berufsgenossenschaft Verkehr rund 920 Fume Events gemeldet. Der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung wurden aber nur 203 Fälle gemeldet – denn sie wird von den Airlines und nicht von Betroffenen oder deren Ärzten über Zwischenfälle informiert. Ähnlich widersprüchlich und von Interessensgegensätzen geprägt ist die Forschung: Systematisch untersucht wurden Gesundheitsschäden infolge von Fume Events bisher wenig, vor allem Langzeitfolgen sind nicht endgültig nachgewiesen. Das macht es Zweiflern einfach, Zusammenhänge zwischen Zapfluft und Erkrankungen zu bestreiten.

Und Zweifler gibt es vor allem aufseiten der Arbeitgeber. In Deutschland mögen die Gesundheitsfolgen der Fume Events weiter umstritten sein: Britische und australische Forscher haben vor einem knappen Jahr, „einen direkten Zusammenhang“ zwischen dem „Aerotoxischen Syndrom“ und der Arbeit in einer von Turbinen-Ausdünstungen verseuchten Kabine belegt. Das Fazit ihrer Studie, welche die Weltgesundheitsorganisation im Juni 2017 veröffentlichte: Das Aerotoxische Syndrom müsse als Berufskrankheit anerkannt werden. Davon ist Deutschland weit entfernt. Regelmäßig scheitern Piloten und Flugbegleiter vor Sozialgerichten, wenn sie wegen Flugdienstuntauglichkeit auf Entschädigung oder Rente klagen.

Die Frage, was eine Berufskrankheit ist, was zu ihr führt und ab wann Arbeitnehmer einen Anspruch auf Rente oder Entschädigung haben, sorgt immer wieder für

heftigen Streit. Recherchen der *Süddeutschen Zeitung* und des Dokumentationszentrums *ansTageslicht.de* belegen, was für ein ausgeklügeltes System die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) als Spitzenverband der Berufsgenossenschaften (BG) errichtet hat – offenbar, um so wenig Renten zu gewähren wie nur irgend möglich.

Das bekannteste Beispiel ist die „Malerkrankheit“. Schon in den Siebzigerjahren warnten skandinavische Wissenschaftler, dass Lösungsmittel, mit denen auch Maler, Lackierer oder Bodenleger arbeiten, krank machen können. Es komme zu Schädigungen des Gehirns (Enzephalopathie), der Nerven (Polyneuropathie), zu Müdigkeit, Konzentrationsschwäche und emotionaler Labilität bis hin zu Persönlichkeitsstörungen und Demenz. In Dänemark wird das Lösungsmittelsyndrom seit 1976 als Berufskrankheit anerkannt, in Deutschland erst seit 1997.

Auch Norbert Blüm war empört. Er klagte über „organisierte Falschdarstellung“

Es war der damalige Arbeitsminister Norbert Blüm, der die Malerkrankheit 1997 in den Katalog der Berufskrankheiten aufnehmen ließ. 21 Jahre später als in Dänemark wurde die „Polyneuropathie oder Enzephalopathie durch Lösungsmittel oder deren Gemische“ in Deutschland als Berufskrankheit „BK1317“ anerkannt. Und trotzdem gelingt es Arbeitgebern und Berufsgenossenschaften bis heute, Rentenansprüche vor deutschen Gerichten abzuwehren: 1999 etwa gab es 377 Anzeigen, aber nur 14 Fälle wurden anerkannt.

Auch in den Folgejahren war das nicht anders. Seit Einführung der BK1317 bekamen gerade einmal 4,4 Prozent der Antragsteller recht. Oft wurde die Anerkennung verweigert, weil die Krankheitssymptome anhielten, obwohl die Betroffenen wegen ihrer Berufsunfähigkeit nicht mehr mit Lacken und Lösungsmitteln arbeiteten. Im vom Sachverständigenrat verfassten Merkblatt des Arbeitsministeriums zu BK1317 stand, dass es „gegen Lösungsmittel als Ursache spreche“, wenn sich die Krankheit ohne Kontakt zu den Giften verschlechterte.

Der Sozialpolitiker Blüm war entsetzt. 2004 schrieb er von „organisierter Falschdarstellung“. Es sei „unerträglich, dass eine kleine Gruppe Gutachter mittels Fälschung der wissenschaftlichen Grundlagen eines Spezialgebietes die Beschlüsse der Bundesregierung unterläuft, um das Einzelinteresse der Versicherungen (Berufsgenossenschaften) ... über das Allgemeinwohl zu stellen“. Blüm ging den Verfasser des Merkblatts direkt an und warf dem Mainzer Arbeitsmedizin-Professor Johannes Konietzko vor: „Gegenüber der menschlichen Niederträchtigkeit einer solchen Karrierepflege kann ich nur Abscheu empfinden.“ Wenn man Konietzko heute dazu befragen möchte, reagiert er weder auf Anrufe noch auf E-Mails.

Auch Flugbegleiterin Konrad kennt das Drama um die Malerkrankheit. Sie sieht Parallelen zum Umgang der Arbeitgeber, Versicherer und Gutachter mit den Fume Events. Sie wirkt zwar fröhlich, ihre Stimme klingt stark. Aber seit ihrem letzten Fume Event im Jahr 2015 ist sie flugdienstuntauglich. Die Fume-Events-Expertin Astrid Heutelbeck von der Universität Göttingen bestätigte ihr Nervenschäden und eine eingeschränkte Lungenfunktion. Die Diagnose: Aerotoxisches Syndrom.

Konrad erschöpft schnell. „Ich habe ständig zu wenig Sauerstoff. Unter Belastung merke ich das sofort.“ Früher ist sie zwischen 100 und 150 Kilometer Rennrad pro Woche gefahren, heute läuft oder wagt sie mit einer 76-jährigen Bekannten. Wenn es bergauf geht, hängt die Seniorin die 47-Jährige oft ab. „Ich komme selbst mit zusammengebissenen Zähnen nicht mehr hoch“, sagt Konrad.

► Fortsetzung nächste Seite



► Fortsetzung von Seite 11

Deshalb kämpft Konrad mit Kollegen darum, dass man Krankheit und Langzeitfolgen anerkennt. Ein Mitkämpfer ist der Pilot Michael Kramer. 2015 hatte er sein letztes Fume Event, seitdem ist er fluguntauglich geschrieben. „Ich dachte immer, mir könnte nichts passieren“, sagt der 52-Jährige. Kramers Lunge arbeitet nicht mehr richtig, sagt er, auch er sei schnell erschöpft. Zudem leide er an Schlafstörungen, tagsüber wirke sein Körper oft wie ferngesteuert. Gemeinsam mit Kerstin Konrad und anderen hat der Pilot im vergangenen Jahr die „Patienteninitiative – Contaminated Cabin Air“ gegründet. „Die Zahl der Geschädigten nimmt zu“, sagt Kramer. „Wir wollen ihnen helfen.“

Eigentlich sind Berufskrankheiten ein Fall für die Sozialversicherung. Otto von Bismarck hatte eine wunderbare Idee, als er 1884 die Unfallversicherung schuf. Wenn ein Mensch durch seine Arbeit verletzt wird oder erkrankt, sollte der Arbeitgeber dafür Verantwortung übernehmen, befand der Eiserne Kanzler mit der sozialen Ader. Arbeitgeber mussten Berufsgenossenschaften gründen und ihren Leuten Versicherungsschutz gewähren.

Soweit die Theorie. Die Beispiele Malerkrankheit und Fume Events aber zeigen, wie schwierig es selbst 2018 noch sein kann, eine beruflich bedingte Erkrankung anerkannt zu bekommen. Akute Beschwerden als Folge von Fume Events werden zwar inzwischen als Berufsunfälle anerkannt; bei Kerstin Konrad übernimmt der Arbeitgeber durch die Berufsgenossenschaft Verkehr die Verantwortung für zwei der insgesamt vier Fume Events, die die Stewardess erlitten hat: Dass die Übelkeit und die Kopfschmerzen, die sie auf den Flügen übermannten, von Giftstoffen in der Kabine kommen, akzeptierte die BG.

Fluggesellschaften sprechen bei Fume Events lieber von Geruchsereignissen

Dass Konrad – ebenso wie andere Crewmitglieder – bis heute Gesundheitsprobleme hat, muss nach Ansicht der BG Verkehr aber nicht mit den lange zurückliegenden Vergiftungen zusammenhängen. „Akute Gesundheitsbeschwerden nach Geruchsereignissen sind plausibel“, schreibt die BG Verkehr auf Anfrage. „Gefahrstoffe in relevanter Dosis, die zu einer längeren Erkrankung führen könnten“, seien in der Kabinenluft bislang aber nicht nachgewiesen worden. „Der erforderliche Ursachenzu-

1965

...wurde das erste Institut für Arbeitsmedizin in Deutschland gegründet – an der Uni Erlangen. Die Haltung unter Gründungsdirektor Helmut Valentin war eindeutig: die Leiden der Betroffenen, die zu einer Untersuchung kamen, seien in der Regel „schicksalhaft“ und nicht berufsbedingt. Die Arbeitsmedizinerin Gesine Elsner schreibt in ihrer Biografie Valentins: „Valentin stand auf der Seite der Arbeitgeber.“ Diese Tradition hat sich fortgesetzt. Valentins Schüler und deren Schüler leiteten und leiten die wichtigsten Lehrstühle für Arbeitsmedizin. Am Erlanger Institut fiel in jüngerer Zeit das Wort von Patienten als „Rentenjägern“.

sammenhang“ lasse sich nicht feststellen. Deshalb übernimmt die BG keine weiteren medizinischen Leistungen für Konrad.

Der Tenor der Arbeitgeber ist unisono: „Die deutsche Luftfahrt nimmt das Thema der Kabinenluftqualität sehr ernst“, heißt es beim Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL). Ein Zusammenhang zwischen Fume Events und Berufsunfähigkeit sei jedoch weiter nicht erwiesen, heißt es beim BDL. Alle vom Verband beauftragten Tests hätten „bisher stets das gleiche Ergebnis gezeigt: Die Kabinenluft in den Flugzeugen ist sicher für die Gesundheit der Passagiere und Crews.“ Fluggesellschaften und BG sprechen ohnehin lieber von „Smell Events“, Geruchsereignissen. Die Lufthansa allerdings hat nach zahlreichen Fume Events inzwischen eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit der Luftqualität in Flugzeugen beschäftigt. Deren Leiter sagte jüngst der ARD, man versuche „dieses Thema nicht zu verneinen, sondern als Herausforderung anzunehmen“. Er gestand zu, immerhin sechs Prozent der Fume oder Smell Events hätten mit den Triebwerken zu tun. Auch deshalb will Lufthansa ab dem nächsten Jahr zusätzliche Filter testen, die die Luft nach dem Ansaugen am Triebwerk reinigen.

Die Anerkennungsquote ist absurd niedrig: 27 Prozent. Und selbst daran gibt es Zweifel

So wie bei den Fume Events geht es Arbeitnehmern aus den verschiedensten Berufssparten. 130 Jahre nach Einführung der Sozialversicherung ist Bismarcks Idee zur Farce geworden. Die Macht der DGUV reicht sehr, sehr weit. Sie ist nicht nur die Instanz, die bei Gesundheitsschäden zahlt. Sie definiert zugleich, was als Gesundheitsschaden gilt. Von den Ärzten der Berufsgenossenschaften hängt es ab, ob ein solcher Schaden bei einem Arbeitnehmer festgestellt wird. Und mithilfe von Gutachtern entscheiden sie auch, ob der Job tatsächlich die Ursache ist.

Es liegt alles in der Hand der DGUV – und zwar ohne echte Kontrolle von außen. Während die Berufsgenossenschaften Körperschaften öffentlichen Rechts sind und parlamentarischer Kontrolle unterliegen, steht an ihrer Spitze mit der DGUV ein eingetragener Verein ohne besondere Auskunftspflicht oder Aufsicht. Und eben dieser Verein entscheidet über Wohl und Wehe von kranken Arbeitnehmern.

Das System der Gesetzlichen Unfallversicherung ist ein „Schutzschild für die Industrie“, sagt Hans-Joachim Woitowitz,



emeritierter Professor an der Universität Gießen und Arbeitsmediziner. Es sei selten und in der deutschen Rechtsordnung einmalig, „dass die Stellen, die für entstandene Schäden bezahlen sollen, diese auch ermitteln“. Das passt zur absurd geringen Anerkennungsquote. Zwar wurden im Jahr 2016 exakt 20 513 der insgesamt 75 375 angezeigten Fälle anerkannt, bei denen es um beruflich bedingte Gesundheitsschäden ging – das sind ganze 27 Prozent. „Aber diese Zahl ist eine Mogelpackung“, sagt ein ehemaliger DGUV-Funktionär, der anonym bleiben möchte. „Anerkannt“ bedeute nur, dass der Arbeitnehmer Anspruch auf eine Heilbehandlung hat. Es heißt nicht, dass die Unfallversicherung ihm auch eine Rente gewährt.

Auch hier sprechen die Zahlen eine deutliche Sprache. 2016 wurde in nur 5365 Fällen eine Rente genehmigt – das entspricht sieben Prozent der gestellten Anträge. Selbst das bildet die Wirklichkeit nicht ab. Denn wenn Betroffene erfahren, dass ihre Symptome nicht unter die bereits gelisteten Berufskrankheiten fallen, geben mehr als 90 Prozent der Antragsteller frustriert auf. Darauf setze die Unfallversicherung, so der ehemalige DGUV-Mitarbeiter. Diese Anträge würden statistisch erst gar nicht erfasst: „Wenn man den Betroffenen wirklich helfen wollte, müsste man das System von Grund auf reformieren.“

Kerstin Konrad ist arbeitslos. Von der Berufsgenossenschaft bekommt sie kein Geld

Die DGUV betont, sie widme sich „seit über 100 Jahren“ der Sicherheit und dem Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz. Auf die Anfrage, ob es in ihrem Interesse sei, möglichst vielen Arbeitnehmern zu helfen oder eher möglichst viele Anträge abzuwehren, verweist sie auf ihren Auftrag. Sie soll „arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren verhüten“ und die „Folgen von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten mit allen geeigneten Mitteln durch medizinische, berufliche und soziale Rehabilitationsmaßnahmen mindern“.

Nicht nur Kritiker wie die Patienteninitiative „Contaminated Cabin Air“ sehen das anders, sondern auch „Transparency International“. Um ihre Interessen durchzusetzen, ziehe die DGUV alle Register, sagt Wolfgang Wodarg von der NGO, die weltweit Korruption bekämpft. Es gehe um eingekaufte Gutachter, eigene Forschungsinstitute zum Ausbau der Meinungshoheit, Ausbildungsinstitute, um den Nachwuchs auf Linie zu bringen und um das Verharmlosen jeder Kritik. Das belegen auch die Recherchen von *ans.Tageslicht.de*.

Flugbegleiterin Konrad sagt, sie erfahre das gerade am eigenen Leib. Wegen ihres Verfahrens vor dem Sozialgericht steht ein Gutachtertermin an. „Das sind oft furchtbar erniedrigende Begegnungen“, sagt sie. „Manche versuchen, einen in die Psychoecke zu schieben. Das ist wirklich deprimierend.“ Geld bekommt sie schon lange keines mehr von der BG Verkehr. Sie ist jetzt arbeitslos. Und sie weiß nicht, wie sie den Kampf vor Gericht durchhalten soll. Denn die DGUV setzt nach Meinung ihrer Kritiker auf Zeit. Gesundheitsschäden von Arbeitnehmern würden abgestritten: Mög-



Kerstin Konrad, 47, ehemalige Stewardess: „Termine bei Gutachtern sind oft furchtbar erniedrigende Begegnungen. Manche versuchen, einen in die Psychoecke zu schieben. Das ist wirklich deprimierend.“

FOTO: PRIVAT



Peter Röder, 54 Jahre, ehemaliger Schreiner: „Gutachter stellen vor Gerichten in Abrede, was schon längst wissenschaftliche Erkenntnis ist. Und sie kommen damit durch.“

FOTO: PRIVAT

licherweise gibt der Kläger auf oder er stirbt. Beides diene den Versicherern.

Für den geht es um Geld. Solange Gesundheitsschäden nicht auf den Job zurückgeführt werden, müssen die von den Arbeitgebern finanzierten Berufsgenossenschaften keine Rente zahlen. Die Folgen trägt die Solidargemeinschaft. „Auf diese Art zahlen Krankenkassen und staatliche Rentenversicherung für ungesunde Arbeitsbedingungen“, sagt Wolfgang Wodarg von „Transparency International“. Die Kranken müssten mit knappen Frührenten auskommen, statt von den Berufsgenossenschaften entschädigt zu werden. Noch dazu ändere sich an den krank machenden Arbeitsplätzen nichts: Arbeitgeber sähen selten Veranlassung für Prävention, wenn ihnen die Krankheit der Mitarbeiter finanziell nicht schadet.

Eine Hauptstrategie: Akute Schäden anerkennen, aber die Langzeitschäden abstreiten

Nur gesunde oder tote Arbeitnehmer kosteten einen Versicherer nichts, sagt ein BG-Mann unter der Hand. Das war schon bei der Diskussion um Asbest, Dioxin oder PCP in Holzschutzmitteln so – und eben auch beim Aerotoxischen Syndrom und bei der „Malerkrankheit“. Die Taktik: Akute Schäden anerkennen und deren Behandlung bezahlen, wie im Fall von Kerstin Konrad, aber die Langzeitfolgen und eine mögliche Berufsunfähigkeit abstreiten. Das Vorgehen der Versicherer und der Arbeitgeber erfolgt immer nach demselben Muster. Fragen, Kritik und Warnungen nicht zur Kenntnis nehmen. Wenn das nicht funktioniert, weil Kritiker starke Argumente haben: einfach alles abstreiten, Verunsicherung schaffen, Gegengutachten bestellen.

Unverzichtbar als Gehilfen dabei sind die Arbeitsmediziner. Die DGUV ist mit zahlreichen Fachleuten für Arbeitsmedizin an den staatlichen Universitäten eng verbunden. Sie finanziert Stiftungslehrstühle, betreibt eine Hochschule für ihren Nachwuchs und unterhält – ähnlich wie die Tabak- und Automobilindustrie – eigene Forschungsinstitute.

Die sollen zur Schaffung genehmer Daten und Fakten beitragen, etwa das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin, das Institut für Arbeitsschutz und das Institut für Arbeit und Gesundheit. Deren Ergebnisse werden in DGUV-eigenen Publikationen veröffentlicht. So gelangen erwünschte Forschungsarbeiten in die Öffentlichkeit, selbst wenn dabei aus Sicht seriöser Fachzeitschriften unsauber geforscht wurde.

Abwiegeln, abstreiten, ignorieren. Diese Taktik hat auch bei anderen Giftstoffen schon funktioniert. Beim Asbest dauerte es fast 100 Jahre, von der erstmaligen Benennung des Gesundheitsproblems im Jahr 1900, bis es als Baumaterial 1995 endlich verboten wurde. Selbst beim extrem giftigen Dioxin vergingen mehr als 30 Jahre – von 1957 bis 1989. Und auch bei den wissenschaftlich bisher noch umstrittenen Folgen von Fume Events, bei denen auch Trikesylphosphat (TCP) freigesetzt werden, sind schon 60 Jahre vergangen, ohne dass Langzeitfolgen erforscht wurden oder nennenswerte Schutzmaßnahmen umgesetzt worden wären.

Schon 1958 machte der Würzburger Toxikologe Dietrich Henschler auf die Gefahr von TCP aufmerksam. In der *Klinischen Wochenschrift* berichtete er von der „Trikesylphosphatvergiftung“ und empfahl, den Kontakt mit TCP zu vermeiden. Doch niemand hörte auf den Wissenschaftler Henschler, denn TCP ist als Additiv in Triebwerksölen nur schwer zu ersetzen. Im Jahr 1999 wurde die australische Politik auf das Problem aufmerksam, eigens wurde ein Parlamentarischer Untersuchungsausschuss zu Fume Events eingesetzt. Politiker hatten erfahren, dass Flugzeughersteller und Fluggesellschaften in der Sache seit Jahren alarmiert waren. So hatte die Firma British Aerospace, deren *BAe 146* neben den Airbus-Jets *A319* und *A320* sowie der *Boeing 757* als angeblich besonders anfällig für Fume Events ist, schon 1993 umgerechnet je eine halbe Million Euro an zwei australische Fluggesellschaften gezahlt – als Schadensausgleich für Haftungsprozesse.

Die DGUV unterhält eigene Forschungsinstitute, die genehme Fakten verbreiten

In Deutschland bekamen Fluggesellschaften, Hersteller und Unfallversicherer erstmals Probleme, als der Sachbuchautor und Filmemacher Tim van Beveren 2008 über das Thema zu berichten begann. Es sei „wissenschaftlich nichts erwiesen“, lautete seinerzeit das öffentliche Dementi. Intern aber befürchtete man eine „neue Dimension“ des Problems. Das geht aus einem internen Papier des Bundesverbandes deutscher Fluggesellschaften (BDF) aus dem Jahr 2010 hervor. Deshalb solle die Diskussion „proaktiv geführt werden“. Bei Anfragen sollten „einheitliche Statements präsentiert werden“.

Proaktiv heißt in diesem Fall auch: Studien wurden in Auftrag gegeben. Bevorzugt bei Wolfgang Rosenberger vom Institut für Arbeitsmedizin an der Medizinischen Hochschule Hannover. Obwohl Rosenberger für Lufthansa, Condor und die European Aviation Safety Agency (EASA) Untersuchungen vornimmt, wird er auch von der Berufsgenossenschaft Verkehr als Experte geschätzt. Rosenbergers Fazit lautet immer: In der Kabinenluft gibt es keine gesundheitsschädliche Schadstoffe. Die Luft in den Jets sei im Vergleich zu der in Schulen und Kindergärten „ähnlich oder besser“, schreibt er in einer Untersuchung, für die er die Kabinenluftqualität auf gerade mal nur 61 Flügen bestimmte.

Die geringe Zahl der Stichproben der Untersuchungen Rosenbergers weckt Zweifel. Die Pilotenvereinigung „Cockpit“ fordert angesichts von rund 8500 Flugbewegungen täglich in Deutschland eine viel größere Zahl an Tests: Einer britischen Kommission zufolge kommt es bei einem von 2000 Flügen zu einem Fume Event. Was Rosenberger fragwürdig macht: Er ist kein Wissenschaftler, wie das Magazin *Cicero* und die *Welt am Sonntag* im Herbst 2016 enthüllten. Ihnen zufolge hat der Experte nicht einmal Abitur. Die Qualifikation des Mannes, der mit dazu beiträgt, dass kranke Arbeitnehmer kein Recht bekommen: chemisch-technischer Assistent.

Rosenberger reagierte nicht auf eine Anfrage der SZ, der Pressesprecher der Medizinischen Hochschule Hannover tat das für ihn. Rosenberger sei ein geschätzter Mitarbeiter im Institut für Arbeitsmedizin: „Sicher auch wegen der hohen Wertschätzung seiner Vorgesetzten“ sei es dazu gekommen, Rosenberger in Forschungsberichten fälschlicherweise als Projektleiter anzuführen. „Dieser Fehler tut uns leid.“

Das sind die Umstände, unter denen Kerstin Konrad um Anerkennung ihrer Krankheit kämpft. „Ich lasse mich nicht unterkriegen“, sagt sie. Sie leide unter Schmerzen im ganzen Körper. „Länger als zwei Stunden sitze ich nicht mehr am Lenkrad. Ich baue dann ab.“ Die Flugbegleiterin streitet seit Jahren mit ihrem ehemaligen Arbeitgeber – und mit der BG Verkehr. Ein Passus im Gesetz macht es den Berufsgenossenschaften aber leicht: Sie sind nur verpflichtet, Arbeitnehmer zu entschädigen, wenn sich deren Probleme zweifelsfrei auf die berufliche Tätigkeit zurückführen lassen. „Es ist ein Schwachpunkt des Systems, dass immer noch Kausalitätsnormen der Bismarck-Zeit im Sinne von Vollbeweisen gefordert werden“, sagt der emeritierte Arbeitsmediziner Woitowitz.

Der kausale Zusammenhang wird zwar jedem klar, wenn ein Maurer vom Baugerüst fällt und querschnittsgelähmt ist. Bei den moderneren Risiken der Arbeit durch Chemikalien ist der kausale Nachweis aber oft schwer zu führen. Streng wissenschaftlich betrachtet, kann schließlich auch bei einem starken Raucher nicht sicher gesagt werden, dass sein Lungenkrebs auf seinen Tabakkonsum zurückgeht. Und die Genossenschaften streiten selbst dann einen kausalen Zusammenhang ab, wenn eigentlich kein Zweifel besteht: Es riecht nach Gift, es sieht aus wie Gift, es schmeckt wie Gift und es verhält sich wie Gift – aber vor Gericht muss einer beweisen, dass es nicht doch etwas anderes sein könnte als Gift.

Zapfluft

Bei allen modernen Passagierjets außer der *Boeing 787* gelangt die Kabinenluft als sogenannte Zapfluft aus den Triebwerken an Bord. Die Außenluft wird im Triebwerk komprimiert und vor der Brennkammer abgezapt. Dann wird sie abgekühlt, auf Kabinendruck gebracht und ungefiltert über Ventile mit der bereits in der Kabine zirkulierenden Luft zusammengeführt. Triebwerke werden mit Triebwerksöl geschmiert, im Normalbetrieb treten regelmäßig kleine Mengen an Öl über Dichtungen aus. Bei Defekten können auch größere Ölrückstände in die Kabine gelangen. Weil man sich davon einen geringeren Treibstoffverbrauch verspricht, verzichtet die *Boeing 787* auf Zapfluft aus den Triebwerken. Hier strömt Luft für die Kabine an den Tragflächenwurzeln ein und wird in elektrisch betriebenen Klimaanlage verarbeitet.



Der Nachweis wird noch schwieriger, wenn sich Berufsgenossenschaften in die Forschung einmischen. In Sachen Fume Events hat die BG Verkehr 2017 eine eigene Studie gestartet. Seither können sich Crewmitglieder, die während eines Fluges Gesundheitsprobleme bekommen, an Ärzte wenden, die mit der BG Verkehr einen Vertrag haben. Untersucht werden Blut- und Urinproben dann im DGUV-eigenen Analytik-Institut IPA, dieses wertet sie aus. Tests der Nerven und der Lungenfunktion, die bei vielen Betroffenen beeinträchtigt sind, sind nicht vorgesehen. Selbstverständlich könne der behandelnde Arzt „bei einschlägigen, z. B. neurologischen oder Atemwegsbeschwerden“ weiterführende Untersuchungen vornehmen oder veranlassen, heißt es von der BG Verkehr. Eine Entscheidung obliege aber den jeweils behandelnden – also von der BG bezahlten – Ärzten.

Es bedarf der Zeit und Mühe, um mit Astrid Heutelbeck ins Gespräch zu kommen, der Göttinger Ärztin von Kerstin Konrad. Die Arbeitsmedizinerin hat schon einigen Gegenwind bekommen, sie ist zurückhaltend geworden. Seit Anfang 2014 bietet die Universität Göttingen eine Fume-Event-Sprechstunde an, in der die Arbeitsmedizinerin gemeinsam mit Experten anderer Fachdisziplinen bereits mehrere Hundert Patienten aus der Luftfahrtbranche untersucht hat. Sie tat dies meist auf Zuweisung von Unfallärzten, die von der DGUV eine besondere Zulassung haben. Sie sagt über ihre Untersuchungen der Crewmitglieder: „Wir finden unter anderem Störungen im Bereich der Lungenfunktion oder des Nervensystems.“ Auch gebe es im Blut oder Urin von Crewmitgliedern, die akut ein Fume Event erlebt haben, Belastungen mit toxischem Potenzial. Dieses sei so in Kontrollproben nicht nachweisbar.

Ein Schreiner hat 2004 die wissenschaftliche Manipulation eines Merkblatts aufgedeckt

Konzentrations- und Wortfindungsstörungen, Missempfindungen, Lungenprobleme, Muskelzucken, Herzkreislaufprobleme, Erschöpfung und Störung des Wärmeempfindens würden seit Jahrzehnten in Zusammenhang mit Fume Events in der Literatur beschrieben. Um das Aerotoxische Syndrom als Berufskrankheit anzuerkennen, fehle es aber an längeren, systematischen Studien. „Es ist schwer nachvollziehbar, weshalb hier immer noch nichts geschehen ist“, sagt die Expertin. Neuerdings ist Heutelbeck raus aus dem Spiel. Eine Weile akzeptierten die Berufsgenossenschaften, dass Unfallärzte Crewmitglieder an die Göttinger Fume-Event-Experten überwiesen. Doch Heutelbeck lieferte immer mehr Fakten, wonach Patienten durch Fume Events tatsächlich schwer erkrankten. Die BG Verkehr lässt Messergebnisse inzwischen nur noch von eigenen Ärzten und Wissenschaftlern analysieren. Sie hielten „die Hinzuziehung der Arbeitsmedizin der Universität Göttingen im Rahmen des Heilverfahrens“ für „problematisch“, so die BG Verkehr und DGUV auf Anfrage. Heutelbeck habe der BG Verkehr keine konkreten Befunde zugänglich gemacht. Die Medizinerin widerspricht: „Wir haben zu jeder Untersuchung berichtet und jede Rückfrage der BG Verkehr beantwortet.“

Recherche

Dieser Text ist in einer Kooperation der SZ mit dem Dokumentationszentrum *ansTageslicht.de* entstanden. Deren Name ist Programm: Die Plattform dokumentiert Themen, die an die Öffentlichkeit gelangen sollen. Das Zentrum arbeitet auch mit der Stiftung „Freiheit der Presse“ zusammen, die den „Wächterpreis der Tagespresse“ auslobt. Auf der Plattform finden sich zu den Themen Arbeitsmedizin und Fume Events noch zahlreiche weitere detaillierte Berichte sowie Dokumente mit Belegfunktion: www.anstageslicht.de/krankdurcharbeit

Fakt ist: Die BG Verkehr hat die Deutungshoheit über die Patientendaten in der Frage von Fume Events zurückgewonnen. Bei der Malerkrankheit waren es dann auch keine Arbeitsmediziner, die für Klärung sorgten. Es war ein früherer Schreiner, der die Verschleierungstaktik aufdeckte, der heute 54 Jahre alte Peter Röder. Während seiner Lehre vor fast 40 Jahren war der Franke den Ausdünstungen von Dioxin und Lösungsmitteln ausgesetzt, bis er Blut spuckte, noch heute leidet er unter den Folgen. Seine Leber ist schwer geschädigt, er leidet an allergischen Schocks. Arbeiten? Unmöglich. In den Prozessen ging es darum, ob er weiter Hartz IV beziehen müsse oder eine Rente kriegt. Im Sinne des großen Ganzen ging es ihm aber um mehr: Um die Rechte unzähliger Betroffener, für die Röder die „Initiative kritischer Umweltgeschädigter“ gründete.

Das Arbeitsministerium will die Kriterien bei Berufskrankheiten reformieren, mit Hilfe der DGUV

So arbeitete sich Röder Anfang der Nullerjahre während seines ersten Prozesses vor einem Sozialgericht trotz seiner Krankheit durch die internationale wissenschaftliche Literatur und stellte fest: Das Merkblatt zur Berufskrankheit 1317 ist manipuliert, auch der dazugehörige DGUV-Bericht trägt nicht. In dem Bericht hat der damalige Direktor des Instituts für Arbeitsmedizin an der Uni Heidelberg, Gerhard Triebig, die Aussagen seiner Quellen seinen Kritikern zufolge auf den Kopf gestellt. Die Quellen zeigten, dass die Nerven-schäden durch Lösungsmittel meist irreversibel sind und sie sich nach Ende des Kontakts mit den Chemikalien sogar verschlimmern können. Report und Merkblatt schließen letzteres aus, sprachen von Heilung. Erst nach der scharfen Kritik von Ex-Minister Blüm wurde das Merkblatt 2004 überarbeitet.

Dennoch publizierte Triebig in bekannter Manier weiter. Gemeinsam mit zwei Kollegen gibt er das „Handbuch für Theorie und Praxis: Arbeitsmedizin“ heraus. Unter dem Stichwort „BK1317“ heißt es in der 4. Auflage aus dem Jahr 2014: Wenn Symptome anhalten, obwohl ein Maler oder Lackierer seit Jahren nicht mehr berufstätig ist, spräche das gegen die Chemikalien als Krankheitsursache. Auf Anfrage bestreitet Triebig jeglichen Interessenkonflikt und verweist auf neue Studienergebnisse. Schreiner Röder regt sich bis heute darüber auf. „Gutachter stellen vor Gerichten in Abrede, was längst wissenschaftliche Erkenntnis ist, und kommen damit durch.“

Es ist das Jahr 2018. In Dänemark erhalten Maler und Lackierer seit 42 Jahren Entschädigungszahlungen für ihre schweren, oft lebenslangen Lösungsmittelbedingten Leiden. Und in Deutschland? Arbeitet das Bundesarbeitsministerium derzeit an einer Reform in Sachen Berufskrankheiten. Das steht sogar im Koalitionsvertrag der Groko. Doch die geplante Reform verheißt Betroffenen wie der Flugbegleiterin Kerstin Konrad schon jetzt nichts Gutes. Die veröffentlichten Überlegungen der DGUV zum Thema Berufskrankheiten, schreibt das Bundesarbeitsministerium auf SZ-Anfrage, seien „eine gute Basis für die angedachten Reformen“.