



LAUDA: FLUGBEGLEITER DÜRFEN KEINE ERSTE HILFE LEISTEN

Posted on 30. November 2020 by Jan Gruber



Categories: [Mainnews](#), [Österreich](#), [Wien](#)

Flugbegleiter der Ryanair-Tochter Lauda Europe dürfen nun an Bord keine Erste-Hilfe-Maßnahmen mehr durchführen. In den jährlichen Fortbildungskursen spielt dieses ansonsten äußerst wichtige Thema nach Angaben von Kabinencrews keine sonderlich große Rolle mehr. Bislang und zuvor bei Niki legte man äußerst viel Wert auf Erste Hilfe und widmete einen großen Teil der Kurse der Aus- und Fortbildung in Sachen Ersthelfer.

Mit der Wiederaufnahme des Flugbetriebs – im Juli 2020 – sind die so genannten „Doctors Kits“ aus den damals noch von Laudamotion betriebenen Airbus A320 verschwunden. Warum diese entfernt wurden, hat man dem fliegenden Personal nie erklärt. Vorhanden sind nur mehr das so genannte „White Kit“ und das „Green Kit“. Lauda-Europe-Flugbegleiter kritisieren dies gegenüber Aviation Direct heftig: „Der Inhalt ist unzureichend. In jedem Auto-Verbandskasten, den es regelmäßig in Discountern im Angebot gibt, ist mehr drin. Mit dieser Ausstattung kann man im Ernstfall so gut wie nichts machen. Die Firma untersagt nun, dass wir Erste-Hilfe-Maßnahmen durchführen.“

Mit gutem Recht machen sich einige Kabinenmitarbeiter der Lauda Europe Sorgen, denn die Firmenanordnung widerspricht geltendem Recht. In Österreich – und übrigens auch in Malta – ist jeder Bürger verpflichtet einem anderen Menschen, der verletzt ist oder aus anderen Gründen ein akutes medizinisches Problem hat, zu helfen. Unterlässt man dies, macht man sich wegen unterlassener Hilfeleistung strafbar.

§ 95 des österreichischen Strafgesetzbuchs schreibt vor: „(1) Wer es bei einem Unglücksfall oder einer Gemeingefahr (§ 176) unterläßt, die zur Rettung eines Menschen aus der Gefahr des Todes oder einer beträchtlichen Körperverletzung oder Gesundheitsschädigung offensichtlich erforderliche Hilfe zu leisten, ist mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen, wenn die Unterlassung der Hilfeleistung jedoch den Tod eines Menschen zur Folge hat, mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu 720 Tagessätzen zu bestrafen, es sei denn, daß die Hilfeleistung dem Täter nicht zuzumuten ist.“

Der Absatz 2 sieht eine klipp und klar definierte Ausnahme vor: „(2) Die Hilfeleistung ist insbesondere dann nicht zuzumuten, wenn sie nur unter Gefahr für Leib oder Leben oder unter Verletzung anderer ins Gewicht fallender Interessen möglich wäre.“

Lauda Europe fliegt unter der Flagge der Republik Malta. Im dortigen Strafrecht gibt es keinen so eindeutig formulieren Paragraphen, sondern gleich eine Vielzahl an Vorschriften, die Strafrichter bei unterlassener Hilfeleistung anwenden können. Stirbt ein Mensch durch das Unterlassen von Erster Hilfe, drohen langjährige Haftstrafen. Je nach Umständen, Kenntnissen und Fähigkeiten kann es auf Malta- genau wie in Österreich – ausreichend sein den Rettungsdienst, einen Arzt oder eine Person, zu alarmieren oder zu holen. Beispielsweise könnte eine ältere, gebrechliche Dame, die mit einem Rollator unterwegs ist, einen beliebigen Passanten darum bitten, dass dieser die Erste Hilfe leistet, weil sie selbst dazu aus Gesundheitsgründen nicht mehr in der Lage dazu ist. Damit wäre die „Ersthelferin“ ihren Pflichten nachgekommen. An Bord eines Verkehrsflugzeugs wird dies schwierig, zumal Flugbegleiter auch keine Senioren mit Rollator sind.

Nicht immer ist zufällig ein Arzt an Bord

Übliche Praxis ist es, dass ein Mitglied der Besatzung mittels Durchsage fragt, ob sich ein Arzt an Bord befindet. Ist das der Fall, so ist dieser dazu verpflichtet Erste Hilfe zu leisten. Das müsste der Mediziner auch dann, wenn er privat im Supermarkt einkaufen ist und dort ein Notfall auftritt. Je nach Schwere des Falls entscheidet der Kapitän nach Empfehlung des Arztes, ob aus medizinischen Gründen eine außerplanmäßige Landung gemacht wird oder ob bis zum Zielort weitergeflogen werden kann. Ist allerdings kein Mediziner an Bord, so muss der Oberverantwortliche an Bord, also der Kapitän, die Entscheidung ohne ärztliche Einschätzung allein treffen. Beim Verdacht auf einen schweren Fall legen die meisten Kapitäne dann vorsorglich eine Sicherheitslandung ein, denn die Sicherheit und Gesundheit der Passagiere hat oberste Priorität.

Besonders im Sommer sind die Crews häufig mit „kleineren Medicals“ konfrontiert. Beispielsweise leiden immer wieder Reisende unter der sommerlichen Hitze und fühlen sich kurzzeitig sehr unwohl. Gelegentlich hilft das Trinken eines Glases Wasser. Diabetiker sind im Sommer hie und da mal leidgeplagt: Bei Unterzuckerung kann zumeist mit einem zuckerhaltigen Getränk oder zur Not einem Stück Schokolade geholfen werden. Bei Überzuckerung ist es schwieriger

und zwar insbesondere dann, wenn der Passagier kein Insulin dabei hat. Besonders kompliziert sind Diabetes-Probleme, von denen der Gast noch gar nichts weiß, weil die Erkrankung bislang nicht diagnostiziert wurde und damit selbst vor einem großen Rätsel steht was mit ihm los ist.

Früher waren alle Stewardessen gelernte Krankenschwestern

Zu Beginn der Fliegerei waren sämtliche Flugbegleiterinnen – am Anfang war es ein fast reiner Damenberuf – Krankenschwestern. Gezielt warb man diese an, um im Ernstfall eine fachkundige Person für Erste Hilfe an Bord zu haben. Die damaligen Stewardessen waren in der Steinzeit der Luftfahrt ausnahmslos gelernte Krankenschwestern. Man dachte eben mit, dass wenn etwas passiert, dass jemand in der Kabine ist, der helfen kann.

Natürlich gibt es auch heute noch Flugbegleiter, die ursprünglich Krankenpfleger gelernt haben, jedoch ist das schon seit Jahrzehnten nicht mit Grundbedingung. Bei fast allen Fluggesellschaften spielt das Thema Erste Hilfe in der Ausbildung nicht nur eine äußerst große Rolle, sondern das Kabinenpersonal wird zumindest einmal pro Jahr fachkundig weitergebildet und das Können muss im Rahmen einer Art Prüfung unter Beweis gestellt werden. Selbst Erste-Hilfe-Maßnahmen für Säuglinge trainieren so gut wie alle Fluggesellschaften.

Österreichisches Lauda-Europe-Kabinenpersonal wegen Ausbildungsqualität besorgt

Flugbegleiter sind natürlich keine Ärzte und es ist immer gut, wenn ein zufällig an Bord befindlicher Mediziner die Maßnahmen selbst durchführt und die Crew diesem assistieren kann. Doch keine Airline der Welt kann sich darauf verlassen, dass auf jedem Flug ein Arzt an Bord ist. Gerade in Corona-Zeiten sinkt aufgrund äußerst schwacher Auslastung die Wahrscheinlichkeit sehr stark. Daher ist es unumgänglich, dass die Besatzungen im Ernstfall Passagieren in Not helfen können und in weiterer Folge auch dem Kapitän wichtige Informationen für seine Entscheidung (Medical Landung erforderlich oder nicht) treffen zu können. Trifft der Flugzeugführer die falsche Entscheidung und dadurch stirbt ein Fluggast, so kann es je nach Staat drastische Konsequenzen bis hin zu einer strafrechtlichen Verurteilung nach sich ziehen. Das italienische Strafrecht sieht für Kapitäne (Luft- und Schifffahrt) besonders harte Strafen vor.

Warum also Lauda Europe nach Angaben von Flugbegleitern, die erst kürzlich ihre jährliche Fortbildung absolviert haben, das Thema Erste Hilfe nicht mehr so großschreibt, ist absolut schleierhaft und unter Umständen sogar grob fahrlässig. Die Anweisung, dass Crews keine Erste Hilfe mehr leisten dürfen ist haarsträubend und könnte im Ernstfall auch strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen. Solange nichts passiert, wird sich dafür kaum eine Behörde interessieren. Erst dann, wenn der Notfall eingetreten ist und keine Hilfe geleistet wurde, werden viele Fragen gestellt. Es bleibt also zu hoffen, dass die Lauda-Europe-Flugbegleiter diese unmenschliche Anordnung ignorieren und weiterhin im Bedarfsfall Erste Hilfe leisten. Doch eine Stewardess macht sich in diesem Zusammenhang Sorgen: „Die neuen Kurse

sind seit einiger Zeit eher Verkäuferausbildungen. Im Fokus steht das Verkaufen und man erklärt uns ständig in Rundschreiben und in persönlichen Gesprächen, dass unsere Aufgabe das Verkaufen ist. Erste Hilfe ist in den Aus- und Fortbildungen nur noch ein sehr kleiner Teil und gegenüber der Niki-Zeit ist die Qualität der Kurse meiner Meinung nach gesunken. Auch finde ich beachtlich wie schnell manche neuen Flugbegleiter vom Junior zum Senior befördert wurden. Mittlerweile sind die Fähigkeiten in Teamführung, Kompetenz und Sicherheit weniger bedeutend als der Umsatz, den man im Verkauf erzielt. Diese Entwicklung ist besorgniserregend“.

Auch anhand der Ausbildungsdauer lässt sich die Vermutung ableiten, dass die Inhalte stark gekürzt wurden. Mittlerweile sind nur noch zwei Tage erforderlich, um von Junior zum Senior aufsteigen zu können. Zuvor waren es zumindest zwei Wochen.