

# Gefährlicher NATO-Treibstoff Gift am Himmel

Von Chris Haderer und Peter Hiess, Wien, Österreich.

In der Chemtrails-Diskussion, die raum&zeit mit seinen Veröffentlichungen entfacht hat, taucht in letzter Zeit ein neuer Skandal auf: der NATO-Flugzeug-Treibstoff JP-8. Die Autoren Chris Haderer und Peter Hiess haben in ihrem kürzlich erschienenen, sehr sauber recherchierten Buch „Chemtrails“ auf die Gefahr durch diesen Universal-Sprit hingewiesen und ihm ein eigenes Kapitel gewidmet. Wir drucken dieses Kapitel – mit freundlicher Genehmigung des Verlages – ab, weil wir glauben, dass es Bestandteil jeder Diskussion über die gefährlichen Kondensstreifen am Himmel sein sollte.

**E**ine wesentliche Rolle bei dem Chemtrail-Phänomen scheint der verwendete Flugzeugtreibstoff zu spielen. Einerseits sollen ihm chemische Partikel beigemischt werden (wie es das Welsbach-Patent vorsieht), die über den Abgasstrahl in die Atmosphäre gelangen. Andererseits handelt es sich bei dem in der militärischen Luftfahrt verwendeten Treibstoff um ein Gemisch, das viele Ökologen bereits an sich für ein Umweltrisiko halten. Anders als bei den Abgaswerten von Nutzfahrzeugen spielt die Umweltverträglichkeit der verwendeten Motoren und Treibstoffe im militärischen Bereich eine nur untergeordnete Rolle. Effektivität bestimmt das Handeln, nicht Rücksichtnahme auf Menschen und Umwelt – und hat eine neue Technologie erst einmal eine kritische Anzahl an Benutzern erreicht, ist sie kaum noch aufzuhalten (gleichgültig, ob es sich um militärische oder zivile Benutzer handelt). Dieser Mechanismus lässt sich an Hunderten Produkten nachvollziehen, egal ob sie „in gutem Glauben“ an ihre gesundheitliche Unbedenklichkeit eingeführt wurden oder unter dem Druck der Wirtschaft. Ein Beispiel dafür ist etwa der

Mikrowellenherd, den der Wissenschaftler Percy Spencer (1894–1970) Mitte der 40er Jahre für das US-Unternehmen Raytheon erfand (durch einen Zufall übrigens: Spencer hielt eine Packung rohes Popcorn neben ein Magnetron und stellte fest, dass der Mais durch die Strahlung geröstet wurde). Die ersten Mikrowellenherde wurden dort eingesetzt, wo große Essensmengen schnell zubereitet werden mussten: in Restaurants, auf Schiffen, in Kasernen. Damals wurden keine Langzeitstudien angestellt, ob die kurzweilige Strahlung, die Nahrungsmittel von innen heraus zum Kochen bringt, ungefährlich ist oder nicht. Bis die ersten Untersuchungen in Angriff genommen wurden, mussten fast zwanzig Jahre vergehen.

Heute wissen wir, dass Lebensmittel im Mikrowellenherd tatsächlich verändert werden. Über die Auswirkungen dieser Veränderungen auf den menschlichen Organismus sind Wissenschaftler und Ärzte geteilter Meinung: Für die einen ist die Mikrowelle eine Zubereitungsmethode wie jede andere, für ihre Gegner jedoch ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur menschlichen Selbstvernichtung. Tat-

sache ist jedenfalls, dass aus dem ersten, knapp 330 Kilogramm schweren Herd der Nachkriegszeit ein globaler Gebrauchsartikel geworden ist, der auch die Gerichte von Haubenköchen verstrahlt. Er wird in Millionen Küchen verwendet – und würde eine Studie seinen Benutzern nun ein erhöhtes Krebsrisiko prognostizieren, wäre er genauso wenig wieder vom Markt zu bekommen wie Nikotin oder Alkohol. Und so steht auch ein Flugzeugtreibstoff, der von praktisch allen Armeen der Welt eingesetzt wird, jenseits jeglicher Öko-Diskussion, selbst wenn sich der gesamte Greenpeace-Vorstand an einen brennenden Bohrturm ketten ließe. Der im militärischen Bereich eingesetzte Treibstoff, der immer wieder mit dem Chemtrail-Phänomen in Zusammenhang gebracht wird, heißt JP-8 (JP steht für „Jet Propellant“) und besteht zu 99,8 Prozent aus Kerosin. Daneben ist noch eine Reihe von Zusätzen enthalten (beispielsweise Benzol), die Vereisen, Oxidation, Korrosion oder elektrostatische Aufladung verhindern sollen, hält das U. S. Army Center for Health Promotion and Preventive Medicine – Europe (USACHPPMEUR) in einem Datenblatt fest. Ein Teil dieser Additive wird nach der Verbrennung in der Turbine mit den Kerosinresten und



anderen Rückständen ausgeschieden und verteilt sich langsam in der Luft. Stimmen Luftfeuchtigkeit und Temperatur, kann sich ein Kondensstreifen bilden – der aber genau genommen bereits ein Chemtrail ist. Durch die hohen Abgaswerte und Rückstoffe ist also auch ein „konventioneller“ Kondensstreifen längst nicht mehr nur das faszinierende Schauspiel, als das er sich vom Boden aus präsentiert.

### JP-8 & Geheimnisvolle Mischung

JP-8 unterscheidet sich von konventionellem Flugzeugtreibstoff nicht nur durch seine Zusammensetzung, sondern auch durch die Anforderungen, die an das Gemisch gestellt werden. Drei Ansprüche sind es, die der „Universal-Sprit“ erfüllen muss, wie die Ethnologin und Autorin Marion Hahn in ihrem Artikel „Umweltkrank durch NATO-Treibstoff? Neues zu einer umstrittenen Theorie“ festhält:

*„1. JP-8 ist für alle militärischen Motoren geeignet, das heißt vom Feldkocher und Panzer bis hin zum Kampf- und Transportflugzeug. Sinn der Sache ist, dass das Militär, wenn es fernab jeglicher westlicher Infrastruktur als Eingreiftruppe landet, all seine Gerätschaften problemlos aus einem einzigen Tank versorgen kann.“*

*2. JP-8 ist jederzeit unter allen klimatischen Bedingungen einsatzbereit. Theoretisch kann das Militär seinen Einsatz in einem tropischen Land unterbrechen, um umgehend in der Arktis einzugreifen. Mit JP-8 gibt es weder Probleme im extremen oberen noch im extremen unteren Temperaturbereich.“*

*3. JP-8 ist explosionsgehemmt. Es hat einen höheren Flammpunkt, ist weniger leicht brennbar und erhöht somit die Sicherheit für Piloten und Soldaten.“*

Dass JP-8 nicht ungefährlich ist, geht aus dem schon zitierten Datenblatt von USACHPPMEUR ebenfalls deut-

lich hervor: *„Werden große Mengen JP-8 in kurzer Zeit eingeatmet, so kann das Schmerzen beim Atmen und Atemnot hervorrufen. In der Folge können solche eingeatmeten großen Mengen Kopfschmerzen, Konzentrationsschwäche, Müdigkeit, vorübergehenden Bluthochdruck und Gleichgewichts- beziehungsweise Koordinationsprobleme verursachen. Werden kleinere Mengen JP-8 über einen längeren Zeitraum eingeatmet, so könnte das zu Schlafstörungen und Schwindelgefühl führen“*, orakelt das Army-Datenblatt weiter. *„JP-8 zu trinken ist jedoch gefährlich und kann zu Koma, Krampfanfällen und sogar zum Tod führen. Es ist nichts darüber bekannt, ob JP-8 die Fruchtbarkeit, den Fötus oder das Stillen beeinträchtigt. Die internationale Krebsforschungsagentur (IARC) hat festgestellt, dass es nicht genügend Informationen darüber gibt, ob Flugzeugtreibstoff Krebs auslösen kann.“*

*„Nicht genügend Informationen ...“* Vor diesem Problem stand im Jahr 2002 auch eine Bürgerinitiative im deutschen Spangdahlem, die nicht am eigenen Leib her-

ausfinden wollte, ob die Maschinen des nahe liegenden NATO-Truppenübungsplatzes Grafenwöhr tatsächlich lebensverkürzend wirkten. *„Der Treibstoff, dessen genaue Zusammensetzung durch das Militär immer noch geheim gehalten wird, gilt als äußerst aggressiv“*, weiß der Zusammenschluss Umweltbewusster Bürger. *„Laut Prof. Otmar Wassermann, Professor für Toxikologie und Mitglied des wissenschaftlichen Beirats der Deutschen Umweltstiftung, muss davon ausgegangen werden, dass in JP 8 neben zahlreichen Zusätzen auch das hochtoxische 1,2-Dibromethan (EDB) enthalten sei. Bei EDB handle es sich um ein äußerst aggressives Zellgift, das praktisch alle Stoffe durchdringe und generell die Zellmembranen schädige. Im Tierversuch erzeugt JP-8 Krebs. Beim Menschen gehe man ebenfalls von einer Krebsgefahr aus. Eine Verminderung der Fruchtbarkeit und des Immunsystems könnten noch nach Jahren des Kontaktes auftreten. Ursache hierfür seien auch polyaromatisierte Kohlenwasserstoffe und Benzol.“*

### Tiger im Tank: Daraus besteht Flugzeugtreibstoff

**F**lugzeuge mit Strahltriebwerken oder Dieselmotoren werden mit einem Kraftstoff betankt, der aus Kerosin plus einigen Additiven besteht. Kerosin ist ein enger Erdöl-Fraktionierschnitt, der fast rückstandsfrei verbrennt. Entdeckt wurde der nahe Verwandte des Petroleums vom Arzt und Geologen Abraham Gesner (1797–1864), der 1854 in Kanada aus Kohle eine entflammare Flüssigkeit gewann. Das Zwischenprodukt nannte er aufgrund seiner Konsistenz Kerosin, abgeleitet von „keros“, dem griechischen Wort für Wachs.

Der in der Privatindustrie verwendete Treibstoff wird unter verschiedenen Bezeichnungen gehandelt: In der Petrochemie wird das Gemisch TS-1 genannt (oder umgangssprachlich einfach Kerosin). Der europäische Handelsname lautet JET-A1. Der in den USA verwendete Kraftstoff JET-A entspricht im großen und ganzen der europäischen Version, unterscheidet sich aber in einigen Spezifikationen (wie etwa dem Gefrierpunkt, der bei JET-A1 um zehn Grad tiefer liegt).

JET-A1 wird entsprechend den *„Spezifikationen ASTM 1655-01 (US), Defence Standard 91-91/Issue 4 (UK) – entspricht NATO-Code F-35 – und den ‚Aviation Fuel Quality Requirements for Jointly Operated Systems‘ (AFQRJOP) Issue 19 (‚Check List‘) hergestellt. Diese ‚Check List‘ ist eine Übereinkunft der größten internationalen Mineralölgesellschaften über eine weltweit gültige Kraftstoffqualität und beinhaltet die strengsten Forderungen der ASTM 1655-01 und des Defence Standard 91-91/Issue 4“*, wie vom Wehrwissenschaftlichen Institut für Werk-, Explosiv- und Betriebsstoffe (WIWEB) der deutschen Bundeswehr angegeben wird. Im Wesentlichen besteht der Treibstoff zu mehr als 99 Prozent aus Kerosin, dem verschiedene Additive beigemischt werden, um beispielsweise die Viskosität zu erhöhen.







**Kondensstreifen sind keine Naturschauspiele am Himmel, sondern vom Menschen erzeugte Verschmutzungen. Dass sie auch die Gesundheit des Menschen gefährden, gilt als immer wahrscheinlicher.**

© Ziyad Haik

Wissenschaftler gehen weiter davon aus, dass Kinder von Eltern, die bei ihrer Arbeit öfter mit Kohlenwasserstoffen in Berührung kommen, ein größeres Risiko haben, an lymphoplastischer Leukämie zu erkranken. 70 Prozent der Nachkommen von Mäusen, die JP-8 ausgesetzt wurden, starben ab und die überlebenden Jungtiere zeigten abnormale weiße Blutkörperchen. Der Flugtreibstoff hat in Tierversuchen auch gezeigt, dass er das Erbgut verändern, innere Organe und Embryonen schädigen kann.“

Dass JP-8 als Auslöser für verschiedenste Atemwegserkrankungen fungieren kann, wird bereits seit fast einem Jahrzehnt hinter mehr oder weniger vorgehaltener Hand diskutiert. „Die renommierte, medizinische Zeitung „New

Scientist“ berichtete bereits im Jahr 1996: Das Einatmen von JP-8 schädige die Lunge – und mit großer Wahrscheinlichkeit sei es Krebs auslösend“, schreibt Thomas Klein in seinem an der AG Friedensforschung an der Uni Kassel publizierten Aufsatz „Rheinland-Pfalz: Feldversuch mit hochgiftigem Treibstoff? NATO-Flugbenzin beunruhigt Anwohner an US-Air-Basen.“<sup>5</sup> Er kommt zu folgendem Schluss: „Dass von JP-8 eine enorme Gefahr für die Gesundheit ausgeht, steht aber mittlerweile für einige Fachleute fest. So geht Otmar Wassermann, emeritierter Professor für Toxikologie und Mitglied des wissenschaftlichen Beirats der Deutschen Umweltstiftung, davon aus, dass die Nutzung des Treibstoffs JP-8 ein erhöhtes Krebsrisiko für die Menschen in der Region um die Air-Base bedeutet.“

Das Deutsche Bundesministerium für Verteidigung sieht die Angelegenheit weniger dramatisch: „Die von der NATO und der Bundeswehr genutzten Flugtreibstoffe unterscheiden sich von dem weltweit zivil genutzten Treibstoff JET A1 im Wesentlichen nur durch das Hinzufügen von bis zu 0,15 % Diethylglykolmonomethylether zur Verhinderung von Eis- oder Flokkenbildung bei niedrigen Temperaturen“, heißt es in einer Antwort auf eine Bundestagsanfrage der Abgeordneten Eva-Maria Bulling-Schröter und der Fraktion der PDS. „Aus der Einstufung durch den Hersteller als hautreizend und wassergefährdend (Wassergefährdungsklas-

se 2) lässt sich wissenschaftlich begründet kein gesundheitliches Gefährdungspotential im Vergleich zum normalen Kraftfahrzeugbetrieb ableiten. So sind bis heute auch keine Fälle einer gesundheitlichen Beeinträchtigung beim bestimmungsgemäßen Umgang mit diesem Treibstoff nachgewiesen. Körperliche Beschwerden sind jedoch in Zusammenhang mit einem unsachgemäßen Umgang oder unfallbedingt, wie sie auch bei missbräuchlichen Anwendung sonstiger Kraftstoffe auftreten können, denkbar.“

Mit einem Hauch Zynismus auf den Punkt gebracht: Ein Schlückchen JP-8 ist genauso wohltuend für die Gesundheit wie eine Nacht unter einem Mobilfunkmast.

### Löst Flugbenzin Multiple Chemikalien-Sensitivität aus?

Die Ethnologin Marion Hahn geht noch einen Schritt über das potentielle Krebsrisiko des Militärtreibstoffs hinaus: Die seit 1990 an Multipler Chemikalien-Sensibilität (MCS) erkrankte Frau hält JP-8 für den eigentlichen Verursacher dieser Krankheit, an der bis zu 15 Prozent der Bevölkerung von Industriestaaten leiden. Hahn wurde auf den Zusammenhang aufmerksam, als sie feststellte, dass sich Symptome einer Vergiftung mit dem JP-8-Additiv EDB „bis in auffällige Details decken mit den Symptomen MCS-Kranker“, meint sie. „Besonders zwei Stoffe im JP-8 gilt mein besonderes Interesse. Das Vorhandensein des einen – das hochgiftige, im Zivilbereich verbotene 1,2-Dibromethan – wird von der Bundeswehr und vom Verteidigungsministerium bestritten. Ein amerikanischer Text hingegen weist die-



**Universal-Sprit für Einsätze rund um den Globus: der NATO-Treibstoff JP-8.**



## Dibromethan:

### Nervengift im Treibstoff?

**Bezeichnung: 1,2 Dibromethan;  
1,2-Ethylendibromid, C<sub>2</sub>H<sub>4</sub>B<sub>2</sub>r:**

**E**s handelt sich bei der Verbindung um eine gelbliche Flüssigkeit mit süßlichem, chloroformartigem Geschmack. Laut dem Gefahrstoff-Datenblatt der Universität Bayreuth ist Dibromethan von der Wirkung her ein Nervengift und außerdem extrem wassergefährdend (es ist für Wasserorganismen tödlich, wodurch Gewässer durch Dibromethan langfristig geschädigt werden können). Im Tierversuch hat sich Dibromethan eindeutig als krebserregend herausgestellt und gehört zu jenen Stoffen, die laut §4 der Gefahrstoffverordnung der Bundesrepublik Deutschland auch als krebserregend für den Menschen angesehen werden sollten. Darüber hinaus ist Dibromethan bei Hautberührung, Einnahme sowie beim Einatmen giftig (in geringen Dosen reizt es Haut, Atmungsorgane und Augen).

Bei der thermischen Zersetzung von Dibromethan entstehen ab einer Temperatur von circa 340 Grad Celsius ätzende Bromwasserstoffe sowie giftiges und explosives Bromethen. Heftige Reaktionen mit starker Wärmeentwicklung zeigt Dibromethan auch in Verbindung mit Aluminium, Kalium, Laugen, Magnesium, Natrium oder Oxidationsmitteln. Im Fall einer Freisetzung oder Vergiftung müssen sofort ein Notarzt oder die lokale Vergiftungszentrale verständigt werden. Das Einatmen von Dibromethan kann Ödeme im Respirationstrakt bewirken. Hautkontakt verursacht Reizungen und Verätzungen. Augenkontakt verursacht ebenfalls Reizungen und Verätzungen, darüber hinaus besteht akute Erblindungsgefahr. Nach der oralen Einnahme kann es zu Schleimhautirritationen in Mund, Rachen, Speiseröhre und Magen-Darm-Trakt kommen. Nach Einnahme toxischer Mengen (ca. 90mg/kg bei der oralen Einnahme durch eine Frau) erfolgt der Tod durch Atem- oder Kreislaufstillstand. Überlebende einer Dibromethan-Vergiftung haben in der Regel mit Herz- und Lungenbeschwerden zu rechnen.

**Chemtrails oder Kondensstreifen? Die Frage ist fast überflüssig, denn auch die Flugzeug-Abgase sind nicht so harmlos, wie bisher behauptet.**

© Ziyad Haik

sen Treibstoffzusatz aus als eines der am häufigsten im Umfeld amerikanischer Militäreinrichtungen in den USA gefundenen Gifte, das u. a. großflächig das Grundwasser verseucht. (...) Bei dem zweiten Stoff handelt es sich um ein Detergens, dessen Zusammensetzung aus patentrechtlichen Gründen nicht einmal dem deutschen Verteidigungsministerium bekannt ist.“

### Nervengift Dibromethan im Tank?

Tatsächlich ist in der oben zitierten Antwort auf die an den Deutschen Bundestag gerichtete PDS-Anfrage bezüglich der „Inhaltsstoffe militärisch genutzter Flugzeuge“ von einem Detergens die Rede, das zur „Optimierung thermischer Stabilität“ beigefügt und wie folgt beschrieben wird: „Detergent/Dispersant-Additiv auf Seifenbasis im Gemisch mit phenolischen Antioxidantien, dessen Zusammensetzung patentrechtlich geschützt und hier nicht weiter bekannt ist.“

Dibromethan taucht in JP-8-Spezifikationen des Wehrwissenschaftlichen Instituts für Werk-, Explosiv- und Betriebsstoffe der Deutschen Bundeswehr nicht auf. Statt dessen wird besonderer Wert auf den Hinweis gelegt, dass „der zivile Flugturbinenkraftstoff den Basiskraftstoff für den militärischen Flugturbinenkraftstoff darstellt.“ Der Unterschied liege lediglich im Zusatz von zwei Additiven, die „in den nationalen militärischen Spezifikationen zwingend gefordert werden (zum Beispiel MIL-DTL-83133E, Defence Standard 91-87/Issue 3, TL 9130-0012/4). Außerdem regelt ein NATO-Dokument, STANAG 3747, Guide Specifications (Minimum Quality Standards) for Aviation Turbine Fuels, die Mindestanforderungen für militärisch ge-

nutzten Flugturbinenkraftstoff.“ Laut dem Institut der deutschen Bundeswehr seien beide Additive handelsübliche Produkte, nämlich „der ‚Fuel System Icing Inhibitor‘ (FSII) mit zulässigen Gehalten zwischen 0,10 und 0,15 % und der ‚Corrosion Inhibitor/Lubricity Improver‘ mit zulässigen Gehalten zwischen 4-8 g/m<sup>3</sup>“.

Die Beimengung von Dibromethan wird von der Bundeswehr verneint: „Weder in zivilen noch militärischen Flugturbinenkraftstoffen ist jemals EDB zugemischt worden, da wegen der fehlenden Bleiverbindungen überhaupt keine Notwendigkeit dazu besteht“, heißt es im Datenblatt. Lediglich in verbleiten Vergaserkraftstoffen werde EDB als Additiv beigemischt, um die bei der Verbrennung entstehenden bleiorganischen Verbindungen auszutragen. Da Flugzeugtreibstoffe aber generell nicht verbleit würden, bestünde auch keine Notwendigkeit für den Einsatz eines halogenierten Kohlenwasserstoffes wie Dibromethan.

Marion Hahn hingegen will von einem Informanten erfahren haben, dass alle Schwerlastmotoren verbleit seien, „egal was behauptet würde und was geschrieben steht.“ Dazu will sie von einem Militärpiloten auf der Internationalen Luftfahrttaustellung ILA 2002 in Berlin folgende Erklärung erhalten haben: „Um die Leistung der Flugzeuge zu verbessern, würde das Gemisch aus Treibstoff und Luft verdichtet, wodurch ein höherer Druck entstünde. Der habe vor ca. 10-12 Jahren ca. 11 bar betragen. Heute läge er bei 25 bar. Da es bei 20 bar im Motor zu brennen anfänge, müsse man verbleien. Alle Flugzeuge, die Schwerlasten transportieren und alle Tankflugzeuge seien verbleit.“





**Umweltschützer warnen: Transportflugzeuge fliegen mit verbleitem Kraftstoff.**

© Ziyad Haik

Für eine Verbleiung und gegen die Aussagen der deutschen Bundeswehr sprechen auch Messungen der Luftqualität, die in der Umgebung von Airforce-Basen in Deutschland durchgeführt wurden. „Äußerst unglaubwürdig ist das Luftschadstoffgutachten, das gegen alle Erfahrungen und Messergebnisse keine Bleiemissionen kennt“, heißt es in einem Kommentar des BUND Rheinland-Pfalz-Pressesprechers Ulrich Mohr. „Der BUND musste daher auch die Genehmigungsbehörde eigens auf die Verwendung des Treibstoffes ‚JP-8‘ durch NATO-Flugzeuge hinweisen.“

*Dessen Inhaltsstoffe werden geheim gehalten. In den USA wird er mit dem sogenannten ‚Golfkriegssyndrom‘ in Verbindung gebracht. Er steht im Verdacht, beim Einatmen Lunge, Nieren und das Immunsystem zu beeinträchtigen und die so genannte Multiple Chemikalien-Sensitivität (MCS) zu verursachen.“*

Bei der Kontamination mit JP-8 denkt Marion Hahn weniger an Chemtrails denn an stationäre Tankanlagen, über deren Entlüftungssysteme die schädlichen Treibstoffdämpfe in die Umwelt gelangen. Und das seit langer Zeit: „1988 hat das US-Militär mit allen seinen militärischen Verbündeten – so auch der NATO – vereinbart, dass für jegliche militärische Gerätschaften – vom Kampfjet bis zum Panzer, vom Lkw bis zum Feldkocher – einheitlich ein einziger Treibstoff zu verwenden ist und dass der damit verbundene Konversionsprozess weltweit bis 2010 beendet sein soll, sodass alle mit den Amerikanern verbündeten Militärs überall bei möglichen Einsätzen über JP-8 verfügen können“, schreibt sie.

Ein trockener Kommentar dazu wird im ATTAC-Rundbrief „Sand im Getriebe 32“ geliefert: „... es geht um das vielfach giftigere und besonders kriegstaugliche NATO-Treibstoffgemisch JP-8 – ungewöhnlich viele Menschen sterben um die Kriegsflughäfen an Krebs – es müssen verrückte Kriegsgegner sein, die dabei Zusammenhänge sehen.“

### **JP-8 beim österreichischen Bundesheer**

Zwar gehört die Republik Österreich nicht zum NATO-Verbund, dennoch beteiligt sich das Bundesheer immer wieder an gemeinsamen Übungen, wie beispiels-

weise an der „Allied Action 2003“. Wie die Schweiz ist auch das neutrale Österreich, das seine Sicherheitspolitik in der Vergangenheit nicht zuletzt an der Erhaltung der im Staatsvertrag verankerten „immerwährenden Neutralität“ orientierte, Mitglied des „Partnership for Peace“-Programms. „Das Hauptziel solcher regelmäßiger Übungsteilnahmen für das ÖBH (Österreichisches Bundesheer; Anm. der Autoren), das seit dem Jahr 1995 an Ausbildungsvorhaben der NATO-PfP teilnimmt, ist es, Erfahrungen für die Teilnahme an internationalen Friedenseinsätzen im Zuge eines möglichen Solidaritätsbeitrages der Republik Österreich zu erlangen“, heißt es in einer Pressemitteilung des Bundesheers. In Österreich sind zwar keine NATO-Maschinen stationiert, doch im Sinne internationaler Zusammenarbeit, wie beispielsweise bei den Hilfseinsätzen nach der Tsunami-Katastrophe in Asien, ist das Bundesheer auf die Nutzung von Fremdresourcen angewiesen – auch was den Treibstoff angeht. Dementsprechend wird „für den Betrieb der C-130 Hercules der Kraftstoff F-34 (JP-8) verwendet“, wie Major Michael Bauer mitteilt. Die „Masse seiner Flugzeuge und Hubschrauber“ betreibe das Heer jedoch mit dem Flugbenzin JET-A1. „Eine Genehmigung des Betriebes durch andere Ministerien ist dabei nicht notwendig“ – auch nicht für die Betankung mit JP-8, das von offizieller Seite gern als weitaus umweltverträglicher als Diesel dargestellt wird.

Bemerkenswert ist jedenfalls, dass vom amerikanischen Militär, der NATO und dem österreichischen Bundesheer ein Treibstoff verwendet wird, bei dessen Verwendung ein Gesundheitsrisiko

## **Der Alltag schlägt zurück: Die Multiple Chemikalien-Sensitivität (MCS)**

**M**CS ist eine Zivilisationskrankheit. Die Betroffenen zeigen extreme Reaktionen schon auf geringste Mengen an Chemikalien, seien es „Plastikduft“ oder Autoabgase. Dann treten plötzlich Hautausschläge auf, das Herz beginnt zu hämmern, der Kreislauf kollabiert. Weitere Symptome sind Müdigkeit, Konzentrationsstörungen, Muskelschwäche, Schwellungen, Gedächtnisstörungen, Angst und Depressionen. Diesen recht einschlägigen Mix an Krankheitsbildern führen Wissenschaftler auf die zunehmende Chemiebelastung im Alltag zurück: Ist der Punkt erreicht, an dem das Immunsystem überlastet ist, kommt es zu MCS. „Chemisch Verletzte“ nennen Kirsten Brode und Andreas Fechner im „Greenpeace-Magazin 6/98“ an Multipler Chemikalien-Sensitivität erkrankte Personen. „So gesehen reagieren die Chemisch Ver-

letzten als Frühwarnsystem gegen die 65 000 Chemikalien im Handel. 15 000 davon gelten als gesundheitsgefährdend, nur 2 000 sind näher erforscht. Und Grenzwerte gelten gerade mal für 400 Stoffe.“ Wer sich zum Arzt begibt, steht mangels einer erkennbaren Krankheitsursache oft genug als Simulant da – selbst wenn immer mehr Ärzte davon überzeugt sind, dass verschiedene Chemikalien auch in minimalen Dosierungen negativ auf die Gesundheit wirken können. „Genau das bestreiten viele Toxikologen und Arbeitsmediziner, die in ihrer Berufspraxis mit weit höheren Dosen hantieren“, führen Brode/Fechner weiter aus. „Sie attestieren zwar Dioxin-Opfern aus Seveso oder Bhopal, chemisch verletzt zu sein, doch schon die Frage, ob Benzol und Dieselruß Krebs auslösen können, gilt als extrem umstritten. Selbst schwerst geschädigte



### JP-8-Schwaden: Löst der NATO-Treibstoff Krebs aus?

© Ziyad Haik

nicht ausgeschlossen werden kann. JP-8 ist damit ein Produkt, über dessen Verwendung zumindest in der EU diskutiert werden müsste. In der Europäischen Union existiert das so genannte „Vorsorgeprinzip“<sup>18</sup>, das darauf hinausläuft, keine Technologie einzusetzen, die irreversible Schäden an der Natur verursacht. Die Umsetzung dieses Prinzips steht allerdings auf einem anderen Blatt, da es sich nur um eine Richtlinie handelt und nicht um ein Gesetz, weshalb der EU-Rat im Bedarfsfall zu Diskussionen über die Anwendbarkeit des Vorsorgeprinzips zusammentritt. Im Prinzip müsste ein mögliches Gesundheitsrisiko, das durch Indizien at-

testiert und durch Studien untermauert wird, die Einführung eines gefährlichen Produkts verhindern. Vieles im Regelwerk der Europäischen Union ist aber bewusst schwammig oder zahnlos formuliert, um den Interpretationsspielraum nicht einzuschränken. Dementsprechend industrienahe wurde das Vorsorgeprinzip in der Vergangenheit auch ausgelegt: Der Mobilfunk zum Beispiel, für dessen gesundheitsschädliche Nebenwirkungen immer mehr Beweise vorliegen, wurde von der EU nicht verboten; die Kulturpflanze Stevia, die ein vielfaches der Süßkraft von Zucker hat, hingegen schon – weil angeblich nicht genügend Beweise für ihre Unschädlichkeit vorlagen (und sie eine Bedrohung für die Zuckerindustrie darstellt, da sie nicht die schädlichen Nebenwirkungen von Zucker aufweist).

### Chemtrails durch Nato-Treibstoff?

Durch die flächendeckende Verwendung von JP-8 ergibt sich aber auch ein verändertes Chemtrail-Szenario. Sollte das rätselhafte Verhalten von Kondensstreifen weder auf Chemtrailsprühaktionen noch auf klimatische Veränderungen in der Atmosphäre zurückzuführen sein, sondern auf den verwendeten Treibstoff, so ist ein Sicherheitsrisiko für die Bevölkerung überall dort gegeben, wo sich eine Militärmaschine in der Luft befindet (ein Gefühl, das in vielen Ländern der Dritten und Vierten Welt zum Alltag gehört, wenn auch aus anderen Gründen). Eine Offenlegung der Inhaltsstoffe von JP-8 ist überfällig, zumal das Gemisch eine Additiv-Komponente enthält, die „aus patentrechtlichen Gründen“ weder der deutschen Bundesregierung noch dem österreichischen Bundesheer bekannt ist. ■

## Die Autoren

**Chris Haderer**, geb. 1963, lebt in Wien und liebt das Land. Arbeitet als freier Journalist und Autor Gestalter von Videoclips und -dokumentationen sowie Radiosendungen.



**Peter Hiess**, geb. 1959 in Wien, lebt, liest und arbeitet auch dort. Zu seinen Buchveröffentlichungen zählen True-Crime-Bücher, ein Wienerwald-Wanderführer und mehr. Ansonsten ist er als freier Journalist und Chefredakteur der Netzzeitschrift EVOLVER tätig.



### Buch zum Thema

**Chris Haderer, Peter Hiess:** „Chemtrails – Verschwörung am Himmel?“, 135 S., geb., 14,95€, zu bestellen beim **ehlers verlag gmbh** Geltinger Str. 14e, 82515 Wolfratshausen Tel.: 08171/418460, Fax: 08171/418466 [vertrieb@ehlersverlag.de](mailto:vertrieb@ehlersverlag.de) [www.raum-und-zeit.com](http://www.raum-und-zeit.com)



*Holzschutzmittel-Opfer, die 1993 vor Gericht gingen, erhielten weder Recht noch Entschädigung.“*

Gelten normalerweise Holzschutzmittel, Amalgam, Insektizide und Pestizide als MCS-Verursacher, will die Ethnologin Marion Hahn, die selbst an MCS erkrankt ist, den wahren Auslöser enttarnen haben: den militärischen Flugzeugtreibstoff „JP-8“. In ihrem (vergriffenen) Buch „Umweltkrank durch NATO-Treibstoff? Multiple Chemikalien-Sensitivität und Militäremissionen“ versucht sie zu beweisen, dass beim Auftreten dieser Umweltkrankheit immer Emissionen aus dem Militärbereich in Form des NATO-Treibstoffs JP-8 mit seinem höchstwahrscheinlichen Additiv 1,2-Dibromethan (EDB) die wahre Ursache von MCS sind. Die Wahrheit dürfte vermutlich irgendwo in der Mitte liegen – und JP-

8 könnte der sprichwörtliche Tropfen sein, der das Immunsystem zum Überlaufen bringt. In den USA ist MCS für „Ärzte, staatliche Organisationen, Justiz und Versicherungen bereits eine anerkannte Diagnose“, wissen Kirsten Brode und Andreas Fechner. „Ein Erfolg der Kranken selbst, die ihre Kräfte in Selbsthilfegruppen bündeln und so Einfluss und Stimme gewonnen haben. Die Aktivisten sind regional und national organisiert und informieren sich in mehr als 20 MCS-Infoblättern. Die total isoliert lebende Cindy Dühring erhielt für ihre aufklärerische Arbeit zu MCS vergangenes Jahr den ‚Alternativen Nobelpreis‘. Die US-Justiz hat schon 1979 die ersten MCS-Fälle als arbeitsbedingt anerkannt und entschädigt. MCS-Kranke gelten als ‚behindert‘, was zwar fragwürdig ist, ihnen aber schadstoffarme Arbeitsplätze und Unterkünfte sichert.“