

Warten auf Säuglings-spritze

Ab Mitte Oktober sollen alle Babys bereits im Spital nach der Geburt eine Spritze gegen das gefährliche RS-Virus erhalten. Doch Experten befürchten, dass die Schweiz den Wirkstoff nicht rechtzeitig erhält.

Bruno Knellwolf

Die gefürchtete RSV-Saison beginnt bald. Bereits heute ist im Ostschweizer Kinderspital ein erster Säugling hospitalisiert, der sich mit dem Respiratorischen Synzytial-Virus infiziert hat. Nicht nur die Schweizer Kinderspitäler waren die letzten beiden Winter voll mit kleinen RSV-Patienten, die Infektionswellen gingen um die Welt.

«RSV ist die häufigste Ursache für Spitalaufenthalte von Säuglingen in den Wintermonaten. Letzten Dezember hatten wir zu gewissen Zeiten fast ausschliesslich Babys mit RSV auf der Station hospitalisiert», sagt die Infektiologin Anita Niederer-Loher vom Ostschweizer Kinderspital.

Vor den RSV-Peaks in den letzten beiden Wintern war es während der Pandemie ruhig um das ansteckende Virus. Die Covid-Hygienemassnahmen verhinderten die Infektion der Kinder. Das RS-Virus wird nämlich meist über Tröpfchen und Aerosole durch Erwachsene und ältere Kinder verbreitet, die selbst nach einer Infektion in der Regel nur an einem Schnupfen leiden.

Anders sieht das bei Neugeborenen aus: Die infizierten Säuglinge bekommen Atemnot und können nicht mehr richtig trinken. Neben Fieber und Mittelohrentzündungen kommt es am häufigsten bei Kindern unter zwei Jahren zu Entzündungen und Schleimansammlung im Bereich der unteren Atemwege oder sogar zu Lungenentzündungen.

Je jünger, desto höher das Risiko

Deshalb erhalten die infizierten Babys im Spital Sauerstoff und je nach Schwere der Erkrankung eine Magensonde zur Flüssigkeitszufuhr. Einige Säuglinge erkranken auch schwerer und müssen auf der Intensivstation behandelt werden. Je jünger das Baby ist, desto grösser ist das Risiko einer schweren Erkrankung nach einer RSV-Infektion. Gefährdet sind alle Babys, auch die an sich gesunden.

Nun macht der Wirkstoff Nirsevimab den Eltern Hoffnung, der unter dem Namen Beyfortus verkauft wird. Dieser monoklonale Antikörper wird nach der Geburt in der ersten Lebenswoche gespritzt. «Beyfortus reduziert die Wahrscheinlichkeit einer Infektion mit RSV um etwa 80 Prozent», sagt Niederer-Loher. «Der Wirkstoff hat eine sehr gute Effektivität und ein ausgezeichnetes Sicherheitsprofil», bestätigt Deborah Wallrabenstein vom Kinderspital Basel.

Die Eidgenössische Impfkommision (EkiF) und das Bundesamt für Gesundheit (BAG) haben den Wirkstoff empfohlen, «weil Säuglinge im ersten Winter sehr häufig an einer RSV-Infektion erkranken. Und weil insbesondere in den ersten Lebensmonaten ein hohes Hospitalisationsrisiko besteht», sagt Christoph Berger vom Kinderspital Zürich.

Vor Beyfortus gab es schon einen ähnlichen Wirkstoff namens Synagis. Dieser wirkt allerdings nicht lange, muss fünf- bis sechsmal in einer RSV-Saison gespritzt werden und kostet über 1000 Franken pro Dosis. Angewendet wurde dieser deshalb nur für besonders gefährdete Säuglinge. Beyfortus muss dagegen lediglich einmal pro Saison gespritzt werden.

Schnell nach der Geburt gespritzt wird Beyfortus jenen Säuglingen, die während der RSV-Saison zur Welt kommen. Weil dann die Gefahr einer schwer verlaufenden Infektion hoch ist. Ist die Geburt zwischen April und September, wird der Wirkstoff erst zu Beginn der RSV-Saison gespritzt, die von Oktober bis März dauert.

Schweiz noch nicht betroffen

Beyfortus hat in der EU bereits im November 2002 die Zulassung erhalten, in der Schweiz erst ein Jahr später. Die Schweiz hinkt hinterher, der RSV-Schutz für Babys steht bei uns noch gar nicht zur Verfügung. Immerhin ist inzwischen klar, dass die Krankenkassen die Kosten für diese «RSV-Impfung» übernehmen. Auch der Preis ist bekannt, die einmalige Dosis kostet 396 Franken. Die Kinderärzte und -ärztinnen hoffen darauf, dass ab Mitte Oktober die bei der Firma Sanofi bestellten Dosen in der Schweiz eintreffen.



«Die Nachfrage nach Beyfortus war sowohl in Spanien als auch in Frankreich sehr hoch», sagt Niederer. In diesen Ländern konnten bis zu 90 Prozent der Säuglinge immunisiert werden. Das zeige, dass die Akzeptanz der Eltern sehr hoch war, obwohl Frankreich generell ein eher impfskeptisches Land sei. In der Schweiz erwartet die Infektiologin in etwa dieselbe Akzeptanz der Eltern. Allerdings befürchtet sie, dass nicht genügend Dosen geliefert werden können und deshalb bald ein Mangel an Wirkstoff auch in der Schweiz möglich ist.

Einen Mangel gibt es bereits in Deutschland, wo Beyfortus seit Juni empfohlen ist. Der Lieferengpass dauere noch mindestens bis zum 11. Oktober, erklärt die Pharmafirma. Für eine rechtzeitige Immunisierung für die kommende Erkältungssaison sei das wie ein Schlag ins Gesicht, sagt dazu ein Sprecher des deutschen Berufsverbands der Kinder- und Jugendärzte.

Keine Impfung, sondern Medikament

Die Infektiologin Niederer-Loher stört sich derweil daran, dass überall von einer «RSV-Impfung» zu lesen ist. «Es ist keine Impfung, sondern ein Antikörper, ein Medikament, das gespritzt wird», sagt die Oberärztin. Das macht einen Unterschied: Eine Impfung provoziert unser Immunsystem zu einer Abwehr. Mit einem Virusbestandteil im Impfstoff wird unser Körper zur Produktion von Antikörpern bewegt, welche bei Bedrohung das angreifende Virus bekämpfen können.

Beyfortus enthält dagegen bereits fertiggestellte Antikörper, die gespritzt werden. Diese monoklonalen Antikörper schützen Säuglinge sofort, denn die Antikörper neutralisieren bei einer Infektion die Viren direkt. Anders als bei einer aktiven Impfung oder auch bei einer Infektion muss das Immunsystem nicht erst selbst Antikörper herstellen. Weil es eine Medikation und

keine Impfung ist, fallen auch die symptomatischen Impfebenwirkungen weg wie zum Beispiel Fieber. Beyfortus hat somit eine sehr gute Verträglichkeit, eine Rötung oder Schwellung an der Einstichstelle kann gegebenenfalls auftreten. Es gibt aber auch eine aktive RSV-Impfung namens Abrisbo von Pfizer. Diese ist allerdings nur für ältere Personen und in anderen Ländern auch für schwangere Frauen zugelassen, aber nicht für Kinder. Im Seniorenalter steigt das Risiko einer schwereren RSV-Erkrankung, deshalb zielt die Abrisbo-Impfung auf sie. Sie kann indirekt aber auch Kleinkindern helfen.

Impfung der Schwangeren

«Die Idee bei der Impfung der Schwangeren ist dieselbe wie bei Keuchhusten

Beyfortus gegen eine RSV-Infektion muss bei Babys, die zwischen Oktober und März zur Welt kommen, in den ersten Lebensstagen gespritzt werden.

BILD GETTY

oder Influenza. Die Mutter produziert nach der Impfung Antikörper und überträgt diese über die Plazenta an das Kind. In den ersten Lebensmonaten ist es deshalb vor einer schweren Infektion geschützt», sagt Berger.

«Allerdings gibt es für die Impfung der Schwangeren mit Abrisbo diesen Winter noch keine Empfehlung der EkiF und keine Kostenübernahme durch die Krankenkassen.»

Soeben eine Zulassung durch die europäische Arzneimittelbehörde EMA hat der mRNA-Impfstoff mRESVIA von Moderna erhalten, der ebenfalls zum Schutz vor RSV-Infektionen für ältere Menschen gedacht ist. In der Schweiz prüft Swissmedic zurzeit das Zulassungsgesuch, eine Empfehlung gibt es dementsprechend noch keine.

Neue Erklärung für den plötzlichen Kindstod

Als plötzlichen Kindstod bezeichnet man es, wenn ein Kind unter einem Jahr unerwartet stirbt. Das kommt in der Schweiz sehr selten vor – jährliche sterben circa neun Kinder deswegen. Aber wenn es passiert, ist die Tragödie unfassbar – wie 2015, als der Säugling von Stadler-Rail-Chef Peter Spuhler und seiner Frau Daniela unvermittelt starb.

Risikofaktoren sind ein geringes Geburtsgewicht, das Schlafen in Bauchlage, das männliche Geschlecht, Überhitzung, eine sehr weiche Matratze oder das Rauchen der Mutter. Doch selbst bei der Vermeidung dieser Risikofaktoren kommt der plötzliche Kindstod immer wieder vor.

Nun weist eine Studie aus Amerika, die in der Fachzeitschrift

«Jama Pediatrics» erschien, auf einen zusätzlichen Risikofaktor hin, der bisher nur vermutet wurde. Bekannt war bereits, dass der plötzliche Kindstod häufiger im Winter vorkommt – also dann, wenn Atemwegserkrankungen stark kursieren. Die Studie scheint nun zu bestätigen, dass eine Atemwegsinfektion den plötzlichen Kindstod begünstigt.

Es wurden über 14 000 Fälle von plötzlichem Kindstod in den USA von Januar 2018 bis Dezember 2021 untersucht. Die Forschenden stellten fest, dass die Zahl der Fälle im April 2020 zuerst sank, dann ab Juli 2020 über das erwartete Niveau zu steigen begann und schliesslich im Dezember 2021 um 10 bis 18 Prozent höher lag als normal. Speziell stie-

gen die Fälle 2021 an, als die Schulen wieder geöffnet wurden und die Leute aus dem Homeoffice zurückkehrten. Während die Spitalerweisungen aufgrund einer Covid-Erkrankung nicht deutlich mit den monatlich erhöhten Zahlen von Kindstod korrelierten, war dies bei RS-Vireninfektionen ausgeprägt: RSV-Infektionen nahmen mit den Lockerungsmassnahmen während der Pandemie wieder zu, und das zuerst besonders stark.

Die Forschenden vermuten, dass es sich beim plötzlichen Kindstod um ein kompliziertes Zusammenspiel mehrerer Risikofaktoren handelt: solcher aus dem Umfeld, zudem Infektionen (RS-Viren als Hauptverdächtige) und der genetischen Veranlagung. (kus)

Über den Wolken Markus Müller über die Lufttrettung von Schwalben und die Faszination, mit fremden Flugzeugen zu fliegen

Wenn Flugzeuge Vögel transportieren

Vor 50 Jahren wurde nördlich der Alpen eine beispiellose Luftbrücke eingerichtet, um Schwalben in den Süden zu fliegen. In der ersten Oktoberwoche 1974 brach der Winter ein, und Millionen von Schwalben drohten zu verenden, da sie wegen des anhaltenden Regens, frühem Schneefall und der ausserordentlichen Kälte zu schwach waren, um die Reise in den Süden anzutreten. Während einer Woche flogen Swissair und andere Fluggesellschaften von Kloten aus etwa ein Viertel Million Vögel in den Süden. Swissair verwendete dazu Frachtflugzeuge oder lud die Kisten mit den Schwalben in den Frachtraum von Linienmaschinen. Sonst sind Vögel, vor allem grosse oder im Schwarm, gefürchtet. Sie können Triebwerke stark beschädigen und sogar zu Ausfällen führen oder Störungen am Fahrwerk oder den Steuerflächen verursachen. Bei der grossen Geschwindigkeit werden sie nur als kleiner, rasch vorbeifliegender Schatten wahrgenommen. Wenn dieser von einem lauten dumpfen Knall begleitet wird, wird der erste Blick auf die Triebwerkinstrumente gerichtet. Wenn es beim Start oder im Landeanflug passiert, werden Turm und Unterhaltsbetrieb informiert, um das Flugzeug auf Schäden zu untersuchen.

Eine Begegnung in der Höhe

Im Anflug auf Bukarest kollidierten wir mit einem grossen Vogel mit der Restscheibe. Ziemlich unappetitliche Reste blieben am Scheibenwischer hängen, und der das Flugzeug kontrollierende Co-Pilot musste mir das Steuer übergeben, da seine Sicht durch den blutigen Film stark eingeschränkt war. Flugplätze sind Brutstätten für Vögel mit ihren ökologischen Grasflächen. Es gibt verschiedene Methoden, die Vögel zu vergrämen. Auch am Flugzeug selbst wurde schon viel ausprobiert, um Zusammenstösse zu vermeiden. Ein Swissair-Kapitän entwickelte in den Neunzigerjahren eine stroboskopische Lampe, die man hinter der Frontcockpitscheibe anbringen sollte. Wir haben das mit der DC-9 ausprobiert, aber keine Verbesserung festgestellt. Es wurde daraus kein Geschäft.

Aber nicht nur in Flugplatznähe trifft man Vögel. Nördlich von Rom begegnete mir ein Vogel in über 5000 Meter Höhe. Als ich der Vogelkennerin Vreni Homberger aus Beringen die für mich ungläubliche Begegnung schilderte, meinte sie, das könne sehr gut sein. Vögel würden auf ihrer Reise in den Süden auf grosse Höhen steigen und dann ausruhend abgleiten.

Segelflugpiloten hingegen lieben Vögel. Wenn diese kreisen, heisst das, sie haben einen «Schlauch», einen Aufwind entdeckt, in dem sie sich in die Höhe schrauben, was ihnen der gewiefte Segelflugpilot natürlich sofort nachhaut und kreisend an Höhe gewinnt. Vögel haben mich diverse Male vor einer Landung im Feld gerettet, wenn



der Boden immer näher kam und keine Anzeichen am Segelflugzeug rüttelten.

Mit fremden Vögeln fliegen

Den Schwalben rettete das Fliegen mit fremden Vögeln aus Metall das Leben. Für Piloten ist es ein besonderer Anreiz, fremde Flugzeuge selber fliegen zu können. Als technischer Pilot der DC-10-Flotte hatte ich das Privileg, technische Abnahme-Flüge nach Grossüberholungen, sogenannte Heavy Maintenance Visit (HMV), durchführen zu können. Linienflugzeuge durchlaufen ein kompliziertes Check-System. Es beginnt mit dem Tagescheck auf Langstrecken nach jedem Flug. Der Wochencheck wird an der Homebase oder auf ausgewählten Destinationen gemacht. Es folgen die grösseren Kontrollen A-Check, C-Check und D-Check, auch HMV genannt, nach sechs bis acht Betriebsjahren. Swissair-Technik war weltweit einsame Spitze und führte diese Grossüberholung in knapp zwei Wochen zuverlässig durch. Als die Geschäftsleitung kurz vor dem Grounding Kosten optimieren wollte und diese Checks nach Südafrika vergab, fehlten die Flugzeuge viel länger. Das Flugzeug wird teilweise bis aufs Gerippe zerlegt und jede Schraube und jeder Bolzen überprüft. Bevor es dem Flugbetrieb übergeben wird, muss ein Testflug durchgeführt werden. Wir hatten dafür eine Abmachung mit der Flugverkehrs-kontrolle, die uns einen reservierten Luftraum über dem Engadin oder dem Allgäu zuteilte, um ungestört die umfangreichen dreidimensionalen Flugmanöver durchführen zu können. Auf den Flügen waren zwei Piloten, der Flight-Engineer, der Test-Engineer und Technik-Spezialisten. Bei Fremdkunden zudem Vertreter der Besitzer und Betreiber als Beobachter. Es kamen immer wieder Anfragen für eine Teilnahme auf solchen Flügen. Wir lehnten

«Im Gegensatz zu Linienpiloten lieben Segelflugpiloten kreisende Vögel als Hinweis auf Aufwinde.»

das in der Regel ab, aus Versicherungsgründen und weil es kein Vergnügen ist, da die Flugmanöver oft am Limit sind und für Personen in der Kabine unangenehm und beängstigend sein können. Es werden alle Systeme geprüft, das Flugzeug drucklos gemacht, um die Sauerstoffmasken in der Kabine auszulösen, Langsamflugeigenschaften und entsprechende Warnungen ausgetestet, Triebwerke abgestellt und wieder laufen gelassen, Anflüge und Durchstartmanöver durchgeführt und hie und da eine Plauschrunde oder ein Formationsflug mit Militärflyern angehängt. Solche Flüge dauern drei bis vier Stunden. Bei Beanstandungen und nach Behebung des Problems wird so bald als möglich wieder gestartet. Abnahme-flüge von fabrikneuen Flugzeugen können bis zehn Stunden dauern. Auf diesen Flügen habe ich richtig fliegen und das Flugzeug in- und auswendig kennengelernt. Es hatte den angenehmen Nebeneffekt, dass wir auf den halbjährlichen Checks kaum technische Fragen gestellt bekamen, da wir mehr wussten als die Fluglehrer, die sich keine Blösse erlauben wollten.

Fliegen mit staunenden Kollegen

Neben der Swissair-Flotte führte der Technik-Betrieb auch Überholungen für Fremddairlines durch. Die Testflüge vor der Übergabe an die Kunden führten ebenfalls wir durch. Das war ein Übereinkommen mit unserem Unterhaltsbetrieb, da die Techniker nicht jeder Crew aufgesessen wären. Da waren vor allem die Maschinen der KSSU Allianz. Der Zweckverband für technische Zusammenarbeit und Einkauf von KLM, SAS, Swissair und UTA begann 1958 und war äusserst erfolgreich im Gegensatz zu den Verbänden kurz vor und nach dem Grounding. Diese Flugzeuge waren problemlos zu fliegen, da sie gleich spezifiziert und instrumen-

tiert waren. Die uns zuschauenden SAS-Piloten zeigten sich jeweils erstaunt, wenn wir automatische Landungen durchführten. Sie nutzten diese Möglichkeit nicht und waren auch nicht ausgebildet oder berechtigt dazu, da es in Skandinavien und an ihren Destinationen weder Bodenbebel noch entsprechende Sender auf den Flugplätzen gibt. Wir führten auch Testflüge für ausländische Fluglinien durch. So plagten wir die einzige DC-10 von Ghana Airways, zwei Maschinen von Philippine Airline, Air Mozambique, Nigeria Airways, Biman (Bangladesh), Continental (USA), Northwest (USA) und Viasa (Venezuela). Die Flugzeuge aus tropischen Ländern kamen zum Teil in desolatem Zustand mit viel Korrosion nach Zürich wegen des feuchten tropischen Meeresklimas. Aber auch diese verliessen den Hangar praktisch im Neuzustand und wurden von uns auf Herz und Nieren geprüft. Wir mussten oft schmunzeln, wie diese Piloten uns staunend über die Schultern schauten und Möglichkeiten ihres Flugzeuges entdeckten, die sie weder kannten noch je benutzt hatten. Während dem Viasa-Testflug gaben wir der Schweizer Luftwaffe die Möglichkeit, Abfangübungen zu machen. Für die Militärpiloten war es ein Highlight, sich einem ausländischen Grossraumflugzeug nähern zu können. Und nähern hiess bis auf wenige Meter, was wir natürlich bildlich festhielten. Ein Tiger-Pilot rief mich daraufhin an, ich solle bitte die Bilder nicht veröffentlichen, er sei näher als erlaubt geflogen. Besonders in Erinnerung bleiben mir die Flüge mit den Biman-Flugzeugen und das Gaudi, das wir mit den Piloten aus Bangladesh hatten. Die Biman DC-10 waren übrigens bis genau vor zehn Jahren als Passagierflugzeug in Betrieb. Die S2-ACR flog als letzte DC-10 weltweit das letzte Mal mit Passagieren von Dhaka nach Birmingham. Für die Abgabe Testflüge der letzten Swissair DC-10 hatten wir, da bereits auf MD-11 umgeschult und im Einsatz, eine Spezialbewilligung des Luftamts. Mit etwas Wehmut trennten wir uns nach dem Kontrollflug für die Käufer von den beliebten Flugzeugen mit Cervelat, Brot und einem Glas Weissen in der Kantine.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat



Anzeigen

VERANSTALTUNGSKALENDER

Do., 3. 10. TREFFPUNKT GESUNDHEIT
«Rücken im Fokus: Moderne Wirbelsäulen-chirurgie» – innovative Behandlungsansätze für Ihre Gesundheit, 19.00 Uhr, Meetingpoint, Herrenacker 15, Schaffhausen. Details/Anmeldung: www.spitaeler-sch.ch/vortrag / 052 634 34 34 A1578985

Ab Okt. ENGEL-ABEND – ENGELBOTSCHAFTEN & LICHTMEDITATION
4.10. + 22.11. + 20.12.2024, in SH, Anm.: 078 718 93 77, info@quantumengelheilung.ch A1582943

Sa., 5. 10. MUSEUM IM ZEUGHAUS SCHAFFHAUSEN
Abschlussfeier zur Ausstellung «Napoleon und Schaffhausen», 10 Uhr mit Referat von Andreas Schiendorfer, Präsident Museumsverein, «Unterthanen werden Schweizer Bürger» ab 10.45 Uhr gestaffelte Führungen durch die Ausstellung A1552521

ab 6. 11. 2. BLÄSERINNEKLASSE NEU- UND WIEDEREINSTEIGERINNEN
Blasmusik in kleiner Gruppe gemeinsam lernen. Vorkenntnisse sind nicht nötig. Info und Anmeldung: www.mgunterklettgau.ch A1580024

EINTRITT FREI!

ABSCHLUSSFEIER!

«Schaffhauser Nachrichten», 052 633 32 77 oder e-anzeigen@shn.ch

FUNDGRUBE

Rheumaliga AquaCycling
Lust zum Ausprobieren? Wann? Samstag, 8 Uhr, und Donnerstag, 20 Uhr im Therapie-Bad schaff wass, Tel. 052 643 44 47 A1579228

Räumungen, Entsorgungen A1561853
und kleinere Umzüge bieten wir günstig an. Ihre galleria13 Brockenstube, Tel. 052335 1313

ZU VERSCHENKEN

Perserteppich 2m/3m, Nomatic, Handgeküpft, 079 275 79 33

Kinderbett aus Holz, gut erhalten mit neuerer Matratze. Grösse: L/B/H/1.45/0.80/0.70. Eine Seite abklappbar. 052 624 17 58, ab 8.00 Uhr

Anzeigenannahme

Telefon 052 633 32 77.

Schaffhauser Nachrichten