

Die Security ist der Safety auf den Kopf gefallen: Soziologische Reflexionen zum Flugzeugunglück

Aus dem Umgang mit dem tragischen Unglück des Flugzeugabsturzes in der vergangenen Woche lassen sich zumindest vier gesellschaftliche Phänomene beschreiben: Erstens die Berichterstattung der Medien; zweitens der Umgang mit psychischer Krankheit; drittens die Diskussion rund um das Thema Sicherheit, viertens die Forderung nach möglichst lückenloser Aufklärung.

Viel interessanter als die übliche Sensationslust der Boulevardzeitungen sind die Mutmaßungen in Qualitätsmedien. Selbst die renommierte Wochenzeitung „Die Zeit“ hat sich verspekuliert, als sie der Lufthansa einen Leitartikel widmete und den „Absturz eines Mythos“ bekundete: „Sicherheit war das große Plus des Lufthansa-Konzerns. Der Absturz stellt alles infrage“. Zu Redaktionsschluss war noch nicht bekannt, dass das Flugzeug absichtlich zum Absturz gebracht wurde, und so blieb nichts anderes übrig als über die Ursache zu spekulieren. Zur Auswahl standen a) ein Terroranschlag, b) ein technisches Versagen, c) menschliches Versagen. Die Redakteure entschieden sich für Variante b) technisches Versagen und verpackten die Tragödie zusammen mit den wirtschaftlichen Turbulenzen anhand der vergangenen Streiktage in eine Story zur Krise der Lufthansa. Damit ist nicht nur der Glaube an den einstigen Vorzeigekonzern des deutschen Wirtschaftswunders „zerschellt“ wie „Die Zeit“ sich ausdrückt, sondern auch das Vertrauen in die Technik schlechthin. Denn bei der Lufthansa hat man versichert, dass die Wartungsintervalle eingehalten wurden und das Unglücksflugzeug überprüft und generalüberholt gewesen sei. Diese Mediendarstellung erschüttert nicht nur das Image der Fluglinie, sondern auch die Erwartungssicherheit die in Technologie gesetzt wird. Nachdem bekannt wurde, dass die Technik nicht versagt hat, müssten sich eigentlich die Redakteure bei der Lufthansa entschuldigen.

Allerdings kann auch von Variante c) menschliches Versagen nicht gesprochen werden, denn damit ist eigentlich gemeint, dass eine verantwortliche Person eine Situation nicht meistern konnte, obwohl sie das gewollt hätte. Die Person hat dann nicht funktioniert. Nein, der Co-Pilot hat bei seinem Vorhaben eben nicht versagt, er hat geschafft was er schaffen wollte. In diesem Fall lassen sich Parallelen zum Fall Breivik in Oslo finden, der ebenfalls die Frage ausgelöst hatte, ob jemand als Geisteskranker rational handeln kann. Der Umgang mit psychischer Erkrankung scheint immer wieder eine große mediale Herausforderung zu sein: Im Fall des Co-Piloten wird von Depressionen ausgegangen, die den jungen Mann zum Selbstmord getrieben haben. Dabei sind zwei Dinge zu beachten: Erstens, dass die Arbeits(un)tauglichkeit bei Depressionen nicht eindeutig feststellbar ist und daher eine Depression arbeitsrechtlich eben nicht wie eine Viruserkrankung gehandhabt werden kann. Zweitens, dass der junge Mann nicht von einer Brücke in den Tod gesprungen ist, sondern den Selbstmord an seinem Arbeitsplatz begangen hat (und dabei 150 Menschen mit in den Tod gerissen hat). Dieser zweite Umstand lässt auf einen „anomischen Selbstmord“ schließen, wie der Französische Soziologe Emile Durkheim vor über hundert Jahren jene Form des Selbstmords bezeichnete, der auf eine psychische Überforderung in sozial instabilen gesellschaftlichen Verhältnissen zurück zu führen ist. Der Selbstmord ist nach Durkheim als soziale Tatsache zu begreifen und muss folglich auch durch soziale Bedingungen erklärt werden. Die vorliegende anomische Situation hat möglicherweise mit den Arbeitsbedingungen bei der Lufthansa zu tun, vielleicht aber auch mit den rasenden

makro-ökonomischen Veränderungen in der Luftfahrt aufgrund der Konkurrenz mit den Billigfliegern von Ryanair und easyjet in Europa auf der einen Seite und mit den neuen Riesen aus dem arabischen Raum wie Etihad und Emirates im Interkontinentalgeschäft andererseits.

Beim dritten Punkt, der Frage der Sicherheit, offenbart sich, erstens, die große Herausforderung der Balance zwischen „Safety“ und „Security“: Während der erste Begriff die gesundheitliche Sicherheit von Personal und Passagieren und damit die klassische Flugsicherheit meint, treten insbesondere seit 9/11 Security-Fragen zum Schutz vor Terror in den Vordergrund. Und wie wir an diesem aktuellen Beispiel sehen, stehen die beiden Konzepte einander im Weg: Die Hochsicherheitstür zum Cockpit wurde zum Sicherheitsproblem, oder zynisch gesagt: Die Security ist der Safety auf den Kopf gefallen. Und wieder wird nach Konsequenzen gerufen. Nach so einem Fall *muss* man etwas tun – irgendetwas! Es darf auf keinen Fall der Eindruck entstehen, dass die Tragödie nicht zu verhindern gewesen wäre. Das ist das zweite Problem der Sicherheitsarbeit: Ist Prävention immer nur Reaktion? Welche Risikoszenarien lassen sich präventiv ersinnen? Womit ist zu rechnen? Ist es wirklich sicherer, wenn zwei Personen im Cockpit anwesend sind? Könnten diese nicht auch Komplizen sein? Sind dann drei Personen besser als zwei?

Im Risikomanagement beschäftigen wir uns mit Utopien. Vielleicht ist es doch besser, wir ersetzen den Humanfaktor gänzlich durch Roboter, denn diese können die Sehnsucht nach absoluter Sicherheit besser erfüllen.

Viertens wird vor allem von den Betreuungseinrichtungen für Trauerarbeit mit Hinterbliebenen eine lückenlose Aufklärung der Katastrophe gefordert: Man will wissen, wie und warum die Tragödie passieren konnte, jemand muss Verantwortung dafür tragen, die Suche nach Schuldigen erleichtert angeblich die psychische Verarbeitung des Verlusts eines geliebten Menschen. Wer allerdings fordert, genau über den Hergang des Unglücks informiert zu werden, sollte die Visualisierungstechniken nicht unterschätzen! Wie genau will man es denn wissen? Musste die Person leiden, und wenn ja, wie? Jeder Mediziner kann völlig emotionslos über die Details eines Organversagens berichten, und wenn solche Berichte mit entsprechenden bildgebenden Verfahren verknüpft werden, und dabei die verstorbenen Personen anhand von Archivmaterial, das von den jeweiligen Verwandten wie selbstverständlich zu Verfügung gestellt wird, ins Bild gesetzt und inszeniert werden, dann lassen sich die letzten Sekunden vor dem Tod erschreckend realitätsnahe rekonstruieren und visualisieren. Gibt es da keine ethische Grenze des Zumutbaren? Wie genau will man sich solche Horrorszenarien vergegenwärtigen? Wird die Trauerarbeit durch dieses masochistische Selbst-Durchleben der Katastrophe wirklich erleichtert? Es ist das der „Masochismus des Wissen-Wollens“. Das Problem bei der Forderung nach Aufklärung ist, dass man nicht ahnt, was man dabei alles erfahren kann.

Dr. Günter Stummvoll

Soziologe und Kriminologe

Arbeitet am Institut *mediacult* in Wien zum Schwerpunkt „Urbane Sicherheit“

Lektor an der Universität Wien sowie an der Donau Universität Krems.

Guenter.stummvoll@aon.at

www.mediacult.at

www.urbancriminology.at