

Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 86 (2006)
Heft: 9-10

Artikel: Man kann gar nicht verrückt genug denken
Autor: Jungbluth, Friedhelm / Obert, Mark
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-167605>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 20.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Friedhelm Jungbluth, 48, ist Notfall-Manager des Frankfurter Flughafens. Im Interview mit Mark Obert spricht er über inszenierte und tatsächliche Worst-Case-Szenarien.

(4) Man kann gar nicht verrückt genug denken

Ein Interview von Mark Obert mit Friedhelm Jungbluth

Herr Jungbluth, wie viele Maschinen starten und landen täglich auf dem Frankfurter Flughafen?

An Spitzentagen haben wir 1'500 Landungen und Starts, normal sind 1'300.

An diesen Spitzentagen sieht man die Flugzeuge in enger Staffelnung Frankfurt anfliegen. Als Laie denkt man oft: Der worst case ist programmiert!

Das würde ich nicht sagen. Aber weltweite Statistiken bestätigen in der Tat, dass die meisten Unfälle am Flughafen passieren, also bei Starts und Landungen oder beim Manövrieren auf dem Rollfeld.

Entsprechend oft sieht man solche Nachrichtenbilder – wie etwa jene von der Concorde-Katastrophe in Paris. Wie bereitet man sich auf ein Unglück solchen Ausmasses vor?

Indem man Unglücke simuliert, zum Beispiel einen Crash zwischen einem Flugzeug und einem Passagierbus auf dem Rollfeld. Diesen Testfall haben wir im letzten April geübt: Frachtflugzeug kollidiert mit vollbesetztem Passagierbus, Passagierbus kippt um, er brennt, es gibt Verletzte und Tote. Entscheidend war die Frage, ob unsere Rettungsteams zeitgerecht zur Stelle sind, um die Menschen aus den Gefahrenzonen zu bringen und die Erstversorgung zu gewährleisten. Innerhalb von drei Minuten sollte die Feuerwehr den Unfallort gesichert haben. Innerhalb einer Stunde müssen die Verletzten im Krankenhaus sein. Im April hat das prima geklappt.

Klappt es auch manchmal nicht?

Bisher lief es immer gut. Wir können zwar einen Startcrash wie den gewaltigen der Concorde nicht nachstellen, weil wir dann den ganzen Flughafen blockieren würden, aber in Sachen Timing und Abstimmung sind wir auf solche Dimensionen gut vorbereitet.

Wissen die Teams vorher über Inhalt und Zeitpunkt einer Übung Bescheid?

Nicht immer. Manchmal bereiten wir Übungen im geheimen vor, wobei wir natürlich an Grenzen stossen. Wenn wir ein mittelschweres Szenario aufbauen, kriegen das manche mit, und dann spricht sich das halt schnell herum. Dann kommt es eben auf die Details an. Wie schnell reagieren die Teams, wenn sie mit eingesperrten Verletzten und hoher Rauchentwicklung konfrontiert sind oder mit komplizierten Bränden? Vor allem, reagieren sie richtig? Wir arbeiten mit Überraschungsmomenten, um eine möglichst realitätsnahe Simulation hinzubekommen. Hundertprozentig gelingt das nie.

Schon allein, weil Sie Stress, Angst und Panik nicht simulieren können.

Das meine ich nicht. Es ist schwierig, ein Szenario zu entwickeln, das den Teams alles abverlangt, um aus den Fehlern, die dann gemacht werden, Konsequenzen ziehen zu können. Wir machen die Übungen nicht, um die Fehlerquoten des einzelnen zu ermitteln. Wichtig ist, das System zu optimieren, damit sich die Fehlerwahrscheinlichkeit verringert. Die meisten Fehler geschehen systembedingt.

Wenn Sie zur Übung Gebäude evakuieren, zum Beispiel den Terminal 2, benutzen Sie dann die Passagiere und Gäste als Statisten?

Ja – und wir überprüfen tatsächlich alle Stellen des Terminals, ob sich auch garantiert niemand gerade in irgendeiner Ecke aufhält.

Und wenn jemand mit Durchfall auf der Toilette sitzt?

Da ist Sensibilität gefragt. Im Notfall aber gilt: Wir diskutieren nicht, wir handeln.

Vor einigen Monaten löste ein Fluggast ein Notfallszenario aus, weil er zum Scherz gesagt hatte, in seinem Koffer ticke eine Bombe.

Das war eine unfassbare Dummheit. Der hat dann nicht einmal begriffen, dass wir seinetwegen den Terminal geräumt haben und der gesamte

Sicherheitsapparat in Gang gesetzt wurde. Erst als das Sicherheitspersonal zugriff, ging dem langsam ein Licht auf. Solch ein Leichtsinns ist extrem fahrlässig.

Der hatte wohl geglaubt, man sehe ihm den Witzbold an der Nasenspitze an?

Vermutlich. Wir waren uns damals auch in der Tat relativ schnell sicher, dass dieser Mann nicht die Wahrheit gesagt hatte, weil seine Handlungen überhaupt nicht dazu passten. Aber man muss auf alles gefasst sein, auch auf einen geistig Verwirrten, auf den kein terroristisches Täterprofil passt.

Es gibt ja auch Trittbrettfahrer, die etwa per Telefon falsche Bombendrohungen durchgeben – wie neulich am Frankfurter Hauptbahnhof, der dann stundenlang gesperrt war. Geschieht das am Flughafen oft?

Zum Glück fast nie. Am häufigsten beschäftigt uns Gepäck, das plötzlich herrenlos herumsteht. Da sperren wir weitflächig ab, bis die Sprengstoffexperten sicher sind, dass keine Gefahr besteht. An Spitzenreisetagen passiert es relativ oft, dass Reisende sich zu weit von ihrem Gepäck entfernen und unaufmerksam sind. Unser Personal sondiert deshalb immer zunächst das Umfeld – meistens findet sich dort schnell jemand, der sich für das Gepäckstück verantwortlich erklärt.

In einem Actionfilm haben Terroristen das Flughafensicherheitspersonal ausser Gefecht gesetzt, indem sie zur gleichen Zeit an 30 verschiedenen Stellen Koffer zurückgelassen haben.

Tja, da sieht man mal, man kann gar nicht verrückt genug denken.

Denken Sie manchmal verrückt, um Terrorstrategien vorbeugen zu können?

Ja, klar. Man muss sich auch seinen Flughafen manchmal mit den Augen dessen angucken, der etwas Negatives planen könnte. In erster Linie aber konzentrieren wir uns auf Risikoanalyse, basierend auf Fakten. Wenn bestimmte Ereignisse auf der Welt stattfinden, schauen wir uns die genau an. Wie sind die Täter vorgegangen? Weshalb sind sie nicht aufgefallen? Dass man dennoch gar nicht verrückt genug denken kann, dafür ist der 11. September das traurigste Beispiel.

Seit damals müssen Passagiere beim Sicherheitscheck an vielen Flughäfen die Schuhe ausziehen. In England müssen Eltern von Säuglingen neuerdings vor dem Personal einen Schluck von der Babymilch

nehmen. Können Sie es verstehen, wenn sich Passagiere über derartige Kontrollen empören?

Das ist ein ganz sensibler Bereich. Wir wissen, dass Menschen kurz nach einem Terroranschlag erhöhte Kontrollen akzeptieren. Mit zunehmender zeitlicher Entfernung von einem Terrorereignis nimmt diese Akzeptanz wieder ab. Wir wissen aber auch, dass die Möglichkeit eines neuen Terrorakts mit zunehmender Distanz nicht abnimmt, eher scheint ja das Gegenteil der Fall zu sein. So oder so, wir müssen möglichst ein Optimum an Sicherheit gewährleisten, ohne den Reisebetrieb aufzuhalten. Das sind grob betrachtet unsere Kriterien. Auf die Akzeptanzschwankungen der Passagiere können wir leider nicht immer Rücksicht nehmen. Wir dürfen uns ja umgekehrt auch von deren Nervosität nicht anstecken lassen, die angesichts eines herrenlosen Gepäckstücks immer dann besonders hoch ist, wenn kurz zuvor irgendwo auf der Welt eine Bombe hochgegangen ist.

Wie hat Ihre Mannschaft auf den Terror von New York reagiert? Ist die Nervosität gestiegen?

Die Leute glauben immer, dass Sicherheitsprofis wie wir permanent unter einer gewissen Anspannung stehen. Das ist zum Glück nicht der Fall. Wenn etwas passiert, dann kommt natürlich eine Grundspannung auf. Man merkt das schon an der Sprache; sie wird knapp, sehr gezielt. Wir haben zwar keine militärische Struktur, aber im Ernstfall funktioniert alles über klare Anweisungen.

Aber die Tatsache, dass diese für jeden herrenlosen Koffer ein trainiertes Sicherheitsszenario abspulen, ändert doch nichts daran, dass jeder herrenlose Koffer eine potentielle Gefahr darstellt?

Entsprechend schnell und umsichtig handeln wir ja auch. Wir werden aber nicht wegen jedem Koffer nervös.

Nach welchen Kriterien entscheidet es sich, ob ein Koffer, dessen Besitzer partout nicht auffindbar ist, Sie nervös macht oder nicht?

Ich kann nur wiederholen: eine gewisse Anspannung ist vorhanden, aber die routinierten Arbeitsabläufe verhindern, dass man sich plötzlich statt auf seine Pflicht auf sein Innenleben konzentriert. Sie dürfen einen wesentlichen Aspekt nicht vergessen: wir tragen mit der Art, wie wir unsere Arbeit verrichten, wesentlich dazu bei, dass unter den Gästen keine Panik entsteht. Stellen Sie sich vor, uns würde angesichts jedes Koffers der Angstschweiss auf der Stirn stehen. Wie würden dann erst normale Leute reagieren?

Andererseits müssen Sie die Gäste deutlich auf die Gefahr hinweisen. Besonders sensible Gemüter geraten da doch bestimmt schon mal in helle Aufregung.

Zum Glück passiert das kaum, wobei wir andererseits auf den Fluchtinstinkt des Menschen angewiesen sind: dass er sich von einem gefährlichen Ort schnellstmöglich zu entfernen versucht. Eine gewisse Sorge bei den Gästen ist also schon angebracht.

Wenn Sie die Evakuierung eines ganzen Terminals proben, proben Sie die Arbeitsabläufe. Wie aber lässt sich die Panik von Gästen simulieren im Falle, dass eine ausser Kontrolle geratene Maschine auf einen Terminal zusteuert?

Also, dieses Szenario ist ein extremer worst case.

Zugegeben, aber eine Massenpanik würde Ihre Arbeit doch erheblich behindern.

Erheblich behindern würde ich nicht sagen. Die Gäste würden sich ihrem Fluchtinstinkt gemäss ja eher vom Unfallort wegbewegen. Andererseits darf man nicht denken, dass wir einen solchen worst case, wie Sie ihn gerade beschrieben haben, verhindern könnten. Unsere Aufgabe bestünde dann darin, möglichst viele Menschenleben zu retten. Wenn uns dabei jemand im Weg stehen würde, was ich für unwahrscheinlich halte, würden wir damit entsprechend entschieden umgehen.

Wie können Sie die Nervenstärke Ihres Teams testen? Oder anders, wie lässt sich der Stress angesichts vieler Toter und Schwerverletzter simulieren?

Die Gefahr, dass jemand solchen Anforderungen psychisch nicht gewachsen sein könnte, kann man nie ausschliessen. Entscheidend ist deshalb auch, wie jemand danach, wenn er daheim ist, mit dem Erlebten umgeht. Deshalb gehört auch die Aufarbeitung zur Teamarbeit. Jeder muss darüber sprechen dürfen, was ihn besonders bewegt hat. Dafür stehen Psychologen bereit. Nehmen Sie das Beispiel Tsunami. Unsere Mitarbeiter mussten sich um Hunderte von Heimkehrern kümmern, darunter einige, die gerade Familienmitglieder verloren hatten. Selbstverständlich brauchte da mancher später mehr Nachbetreuung als andere. Es gehört deshalb auch zu unseren Aufgaben zu bemerken, wenn jemand ein Erlebnis schlecht verarbeitet. Dann gehen wir auf denjenigen zu.

1985 ging im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens eine Kofferbombe hoch...

...ja, das war für mich das bislang einprägsamste Ereignis. Es gab damals Tote. Ich war als ganz

junger Mitarbeiter in der Sicherheitszentrale. Ich habe das relativ gut verkraftet, weil ich von Natur aus eher stabil bin. Damals aber gab es diese psychologische Nachbetreuung noch nicht in dieser professionellen Masse wie heute. Manche Kollegen haben deshalb länger gebraucht, um das zu verarbeiten.

Spüren Sie ab und zu die Angst davor, so etwas wieder erleben zu müssen?

Nein. Mein Beruf erfordert es nun mal, sich mit dem Schlimmstmöglichen zu beschäftigen. Ich bin überzeugt, dass allein das jemanden wie mich vor einer solchen Angst bewahrt.

Gestatten Sie mir eine persönliche Frage: Färbt Ihr Beruf auf Ihr Privatleben ab?

Ich bin mit Sicherheit auch privat ein Mensch, der Risiken schnell erkennt und dann vermeidet. Wenn ich zum Beispiel eine grosse Veranstaltung in einer Halle besuche, halte ich mich eher am Rand auf. Und dass ich mir einen Überblick über die Fluchtwege und Notausgänge verschaffe, versteht sich von selbst.

Haben Sie Kinder?

Zwei Töchter.

Wenn die im Auto von Freunden zum Rockkonzert wollen, müssen sie sich vorher Ihren Vortrag über Gefahrenabwehr und Risikovermeidung anhören?

Ich hoffe, dass ich es nicht übertreibe. Aber natürlich versuche ich, mein Wissen und meine Erfahrung zu vermitteln. Ich kann doch konkret erklären, auf welche Weise man potentielle Gefahren im Strassenverkehr und bei einem Rockkonzert vermeiden kann.

Erliegen Sie manchmal dem Reiz des Risikos?

Nein, ich fahre zwar gerne Motorrad, durchaus auch mal sportlich. Aber auch das tue ich so, dass ich jederzeit auf etwas Unvorhergesehenes reagieren könnte.

Selbst auf den Traktor mit Anhänger, der hinter der scharfen Kurve quer auf der Landstrasse steht?

Also, wenn man permanent an solche Worst-Case-Szenarien denkt, müsste man sich zu Hause einschliessen.

Und dort fällt einem dann der Blumentopf auf den Kopf?

Aber nur, wenn der Blumentopf auf dem Schrank gestanden hat. Ich würde ihn da nie hinstellen.

FRIEDHELM JUNGBLUTH, geboren 1958, ist Notfall-Manager des Frankfurter Flughafens.

MARK OBERT, geboren 1965, ist Reporter im Feuilleton der «Frankfurter Rundschau».