

Abstract

„Absturz der Germanwings 4U9525 – mediale Aufarbeitung“

Dr. Christian Husek / Mag.(FH) Jens Lang

Schon lange nicht hat ein Flugzeugunglück so viele Menschen so betroffen gemacht, darunter auch viele Flugmedizinische Sachverständige.

Dr. Husek, Fliegerärztlicher Sachverständiger mit besonderem Interesse an „Human Factors“ und Segel- sowie Berufspilot mit Lehr- und Prüferberechtigung, war zum Zeitpunkt des Unfalles nur etwa 40 km vom Unfallort entfernt, der in einem bekannten Segelfluggelbiete Frankreichs, dem „Parcours“ liegt, bei einer flugmedizinischen Fortbildungsveranstaltung, zusammen mit eben jenen Ärzten die Andreas L. flugmedizinisch erstbegutachtet haben. Als Fliegerärztlicher Sachverständiger hat er die Aufgabe durch Anwendung von medizinisches Wissen, Verfahren und Erfahrung und als Flugprüfer durch periodische – ein oder zweijährige – Überprüfung seiner fliegerischen Fähigkeiten („Skills“).den Piloten vor sich selbst und gegebenenfalls die Allgemeinheit vor ihm zu schützen,

Nicht so selten stößt man dabei als Fliegerarzt und/oder Flugprüfer auf Menschen, deren Gesundheit und/oder fliegerischen Fähigkeiten „grenzwertig“ sind. In diesen Fällen eine für den Probanden und die zu schützende Allgemeinheit akzeptable und verträgliche Lösung zu finden erfordert oft mehr als nur Vorschriften zu folgen, es verlangt nach menschlichem Zugang zu diesem. Wenn notwendig oder sinnvoll wird auch ein Beraterstab aus Fachärzten („Board“) bemüht, der dann eine Entscheidung „auf breiterem Rücken“ als der einzelne Fliegerarzt treffen kann.

Nichts ist für den selbst fliegenden Fliegerarzt schlimmer als einen oft jahrelang bekannten und geschätzten Pilotenkollegen aus – meist nicht selbst verschuldeten - medizinischen Gründen oder auch altersbedingt „grounden“ (das Medical entziehen) zu müssen. Damit werden berufliche Karrieren plötzlich gestoppt oder platzen Lebensträume mit einem Schlag. Als Flugprüfer eine Nachschulung und / oder eine Wiederholung des Prüfluges zu verlangen, ist da schon oft einfacher, gewisse dabei sich manifestierende charakterliche Phänomene sind aber nicht oder nur schwer änderbar. Hier erhalten wir durch entsprechend ausgebildete Flugpsychologen, die meist ebenso wie die Fliegerärzte eigene fliegerische Erfahrung haben, Unterstützung.

Dr. Husek kennt selbst die verantwortlichen Ärzte des betroffenen Konzerns seit vielen Jahren und weiß, mit welcher Sorgfalt hier vorgegangen wird. Um den Erklärungsbedarf, der auf sie zugekommen ist beneidet er sie nicht.

Zu allem Überfluß kämpft die gesamte Branche, wie andere auch, mit Kostendruck in verschiedenen Bereichen: die Luftfahrtindustrie und auch Privatpilotenverbände wollen bei den „Medicals“ sparen, durch verlängerte Überprüfungsintervalle, geringeren Umfang oder auch völligem Wegfall für bestimmte Luftsportarten.

Aus all diesen Punkten ergibt sich seine besondere persönliche Betroffenheit und sein Informationsbedürfnis in den Medien sowie Kritik an den rasch aufgekeimten Vorverurteilungen in vielen Medien und deren scheinbarer Unbekümmertheit, mit der hier Journalisten vorgingen, die durchaus geeignet ist Karrieren und Leben zu zerstören.

Mag. (FH) Jens Lang ist ebenso Segelflug- und Privatpilot. Lektor für Journalismus an der FH Wien und Wissenschaftsjournalist in der Nachrichtensendung „Zeit im Bild“ des ORF. Damit kennt er das journalistische Umfeld. Er wird den Beruf des Journalisten erklären: Wie arbeiten Journalisten, wie entsteht die Berichterstattung; woher beziehen Journalisten ihre Informationen und auch Fehlinformationen. Sind sie die „Blutbestien“, die viele Rezipienten in ihnen sehen – oder stecken andere Mechanismen dahinter, wie etwa das ständige Suchen nach dem Scoop, Eitelkeit, die rechtlich stark verankerte Unabhängigkeit und deren Kehrseite; und den manchmal zu unkritischen Umgang mit Agenturmaterial. Seine Hauptthese: Wenn die Berichterstattungsmaschine in Gang gerät, entsteht ein Sog im Informationsvakuum, das gefüllt werden will und muss, wodurch immer wieder auch fehlerhaft berichtet wird.

Gemeinsam werden die beiden Vortragenden in einer Timeline der Germanwings-Berichterstattung darstellen, wann was berichtet wurde. Sie werden die vorschnellen Urteile, Falschberichte und Fakten zeigen – gute ebenso wie schlechte Beispiele, am Beispiel der ORF- Nachrichten und jener anderer Medien.

Schließlich werden sie auch einige Vorschläge skizzieren, wie die Anwesenden im Falle des (Un-)Falles dazu beitragen könnten, in einer solchen Situation besser zu reagieren. Sie erläutern etwa die Möglichkeiten stärkerer Zusammenarbeit mit Medien, wie beispielsweise Seminare mit Journalisten, intensive Kontaktpflege zu leitenden Redakteuren und Fachredakteuren. Sie regen an, mehr klassische Pressearbeit zu leisten, damit im Fall einer Katastrophe schnell seriöse Informationen an die Öffentlichkeit kommen und das Informationsvakuum füllen.

Bei aller menschlichen Tragik und der laufenden Sensationsgier mancher Medien sollten wir trotz allem nicht vergessen:
Fliegen ist durch den technischen Fortschritt und menschliche Fähigkeiten, die durch medizinische Expertise und gezieltes Training der Piloten einen Höchststand erreicht haben, um viele Größenordnungen sicherer als andere Transportmittel, die uns im täglichen Leben zur Verfügung stehen !