PSYCHOLOGIE ı AVIOPHOBIE

Helden der Lüfte

Feuchte Hände, zittrige Knie, Beklemmung kurz vor dem Abheben – leichte Symptome von Flugangst kennt fast jeder. Doch mancher gerät über den Wolken regelrecht in Panik. So auch Karsten Kramarczik – der Art Director von **Gehirn&Geist**. Wir begleiteten ihn zu einem Bewältigungstraining.

TEXT: RABEA RENTSCHLER ı FOTOS: STEFANIE SCHMITT

ÜBER DEN WOLKEN Phänomenale Aussicht oder blanker Horror? Blick aus dem Cockpit einer Verkehrsmaschine kurz nach dem Start

In einer röhrenden Maschine 10 000 Meter über der Erde dahinzurauschen, diese Vorstellung fand Karsten Kramarczik noch nie angenehm. Zu seinem ersten Flug überredete ihn sein Cousin, nach Ibiza. Es gab Turbulenzen. Aus Zweifeln wurde Unwohlsein. Dennoch unternahm Karsten weitere Flugreisen. Bis vor vier Jahren: Ohne Begleitung im Flieger Richtung Barcelona erreichte die Panik ihren Höhepunkt. Warum es damals besonders schlimm war, kann Karsten selbst nicht sagen. Jedenfalls ist er seitdem nie wieder in ein Flugzeug gestiegen.

Inzwischen löst die bloße Vorstellung, in einem metallenen Käfig bei etwa 86 Prozent der Schallgeschwindigkeit – das entspricht ungefähr 920 Kilometern pro Stunde – durch die Lüfte zu donnern, eine Kette unangenehmer Gefühle bei ihm aus: die Enge in der Kabine, das Dröhnen der Turbinen, das Knacken des Fahrwerks nach dem Abheben, und dann sackt mitten im Steigflug plötzlich die Nase nach unten. Horror!

Nach einer Umfrage des Institutes für Demoskopie Allensbach geht man davon aus, dass etwa ein Drittel aller Flugreisenden unter allgemeinen Flugangstsymptomen leiden. Für 15 Prozent der Deutschen werden diese zum ernsten Problem. Schon der Gedanke an ein Flugzeug kann Aviophobiker wie Karsten Kramarczik in Panik versetzen. Neben körperlichen Symptomen wie Pulsrasen oder Verkrampfung leiden sie vor allem unter emotionalen Begleiterscheinungen. Weil Flugängstliche beispielsweise befürchten abzustürzen oder vor Angst zu sterben, fokussieren sie die Angst so sehr, dass sie auf sich allein gestellt nur schwer aus dem Albtraum in ihrem Kopf herausfinden.

Und so kommt es, dass Karsten am Faschingsdienstag 2007 um kurz nach 15 Uhr mit drei weiteren Teilnehmern in einem Seminarraum in Raunheim bei Frankfurt am Main sitzt. Er will sich seiner Angst stellen und hat fest vor, am nächsten Tag in ein Flugzeug nach Wien zu steigen. Die Prognosen sind viel versprechend: Über 90 Prozent der Aviophobiker verlieren ihre akute Panik infolge einer Expositionstherapie oder können zumindest deutlich besser mit ihr umgehen. Wer der Angst in die Augen schaut, hat den ersten Schritt schon mal geschafft, meint Diplom-Psychologe Marc-Roman Trautmann, Seminarleiter vom Deutschen Flugangst-Zentrum in Nieder-Wiesen (DFAZ).

Die Atmosphäre ist gespannt, aber zugleich seltsam vertraulich. Schließlich haben die vier Seminarteilnehmer das gleiche Problem: panische Angst vorm Fliegen. Dennoch ist es für eine erfolgreiche Therapie wichtig, die individuelle Angstgeschichte zu berücksichtigen. Nach einer Studie des DFAZ sind 62 Prozent der Betroffenen bereits mindestens einmal geflogen. Das Flugzeug selbst war aber nicht Auslöser der Angst – anders bei etwa einem Drittel der befragten Phobiker, die Turbulenzen, Durchstarten oder ande-

DACKEL MIT SCHWEINSNASE
Kuscheltier als Symbol für den inneren Schweinehund

Hilfe bei Flugangst

SELBSTHILFEBÜCHER, CDs und DVDs sind kostengünstig zu haben und informieren über kognitive Strategien, Imaginations- und Entspannungstechniken zur Angstbewältigung. Mittlerweile werden Selbsthilfeprogramme auch mit therapeutischer Begleitung angeboten. So etwa das Manual des Instituts für Flugpsychologie in Würzburg: Über drei Wochen hinweg üben die Phobiker täglich eine halbe Stunde alleine. Am Ende jeder Einheit werden Fragen telefonisch mit einem Therapeuten geklärt. Eine Studie der Universität Würzburg bestätigt die Wirksamkeit: 62 Prozent der Teilnehmer konnten ihre Angst deutlich verringern.

VIRTUELLE THERAPIE IM FLUGSIMULATOR kann Aviophobikern helfen, die noch nicht bereit sind ein reales Flugzeug zu betreten. Sie werden gerne hören, was eine vergleichende Studie unter der Leitung von Page Anderson von der Georgia State University sowie Barbara Rothbaum von der Emroy University in Atlanta aus dem Jahr 2006 ergab: Die Erfolgsrate nach virtueller Therapie war ebenso hoch wie nach Konfrontationstraining im Flugzeug. Doch eine Studie der medizinisch-psychosomatischen Klinik Bad Bramsted und der Universität Lübeck ergab, dass es vor allem auf die Grundstörung ankommt. Geht es um Flugangst im engeren Sinn, reicht virtuelle Therapie oft aus. Stehen hinter der Flugangst Platzangst, Agoraphobie oder eine Panikstörung, bedarf es einer realen Exposition, um der befürchteten Katastrophe den Schrecken zu nehmen.

HYPNOSE ist eine weitere Möglichkeit, die Angst vorm Fliegen zu bewältigen. Zahlreiche Studien belegen, dass Hypnotherapie gute Chancen bietet, einen Flug zukünftig gelassener zu überstehen – sofern man für Hypnose empfänglich ist.

REALES ANGSTBEWÄLTIGUNGSTRAINING ist und bleibt nach Meinung der meisten Psychotherapeuten die effektivste Methode, um eine Aviophobie in den Griff zu bekommen. Diverse Fluggesellschaften, Institute und niedergelassene Therapeuten bieten entsprechende Seminare an. Neben dem Erlernen von Imaginations- und Entspannungstechniken sollten sie auch fundiertes Wissen über die Flugsicherheit vermitteln. Den Abschluss bildet idealerweise die Konfrontation mit der Angst durch einen Kurzstreckenflug.

MEDIKAMENTÖSE BEHANDLUNG kann in Einzelfällen unter ärztlicher Aufsicht geboten sein. Aber da Beruhigungsmittel, Antidepressiva oder Betablocker immer nur die vegetativen Reaktionen auf die phobische Situation dämpfen, können sie die Angst nur betäuben, nicht besiegen.

re flugspezifische Erlebnisse als Ursache angaben. Die mit 5 Prozent kleinste Gruppe ist noch nie geflogen und fürchtet das »erste Mal«.

Melanie aus Gustavsburg ist verheiratet und hat zwei Kinder. Ihre Familie hat jahrelang Rücksicht auf ihre Phobie genommen und ist mit dem Auto in den Urlaub nach Alicante gefahren. 11 Stunden lang. Jetzt wollen sie endlich mal wieder in die Ferien fliegen. Doch Melanie befürchtet, an Bord eine Panikattacke zu bekommen und sich vor den anderen Passagieren zu blamieren.

Stefan ist vor acht Jahren zum letzten Mal geflogen. Schon als Kind hatte er Angst, aber seine Eltern nahmen das nicht ernst. Auf seinem letzten Flug nach Fuerteventura saß der Familienvater zwischen seinen beiden Jüngsten und sah, wie sie vor Angst zitterten. Damals war für ihn klar: Das tue ich mir und ihnen nicht mehr an. Man kann schließlich auch mit Wagen oder Zug verreisen. Doch im letzten Sommer ereignete sich hinter ihnen auf der Autobahn ein Unfall, bei dem mehrere Menschen ums Leben kamen. »Wären wir 30 Sekunden später losgefahren, wir wären da mitten hineingeraten.«

Kein Vertrauen nach 9/11

Und dann ist da noch Sven. Er hatte stets jene belächelt, die Turbulenzen bedrohlich fanden. Bis zum 11. September 2001. Seit diesem Tag hat der Exportmanager kein Vertrauen mehr in die Flugsicherheit. Spontan stornierte er damals eine Flugreise – doch von Berufs wegen muss er wieder fliegen, sonst steht die Karriere auf dem Spiel.

Karsten kann die Gefühle der anderen gut nachempfinden, wenngleich er seine Angst anders beschreibt: Zum einen seien da die allgemeine Höhenangst, zum anderen all die negativen Flugerfahrungen. Wie Melanie hat er schon mehrmals Turbulenzen erlebt, auch Gewitter und einen Start trotz Hurrikanwarnung auf Kuba. »Einmal haben die Flugbegleiter sogar den Service eingestellt.« Das konnte ja nichts Gutes bedeuten. »Auf einem Flug nach Mallorca ist kurz vor dem Start die Bordelektronik ausgefallen!«, ergänzt Sven. Keine Frage, die Angst war berechtigt – zumindest in den Augen der vier.

An diesem Punkt greift Trautmann in das Gespräch ein. Zunächst will der Psychologe den Phobikern bewusst machen, was normalerweise in bedrohlichen Situationen passiert: »Was würden Sie tun, wenn jemand ein Messer auf Sie richtet?« Wegrennen vermutlich. »Und wenn jemand sie mit einem harmloseren Gegenstand angreift?« Womöglich kämpfen? Natürlicherweise reagiert unser Körper auf eine Bedrohung mit Flucht oder Angriff. Angst ist also eine ganz normale Reaktion – jeder Mensch hat Angst, jeder kennt die Symptome, mit denen unser Körper auf sie reagiert: Anspannung, Schwitzen, Zittern, Herzrasen, Übelkeit, auch das Gefühl, die Kehle würde einem zugeschnürt.

Angst läuft immer nach demselben Schema ab: Am Anfang steht ein Reiz, den wir mit einem unserer Sinne als ungewöhnlich wahrnehmen, der Körper reagiert mit beschleunigter Atmung und versorgt die Muskeln mit mehr Sauerstoff. Gleichzeitig schüttet er erhöhte Mengen Noradrenalin, Adrenalin und Cortisol aus. In Alarmbereitschaft versetzt, haben wir ausschließlich den Angstreiz im Sinn und bewerten ihn unbewusst in Sekundenschnelle – Entwarnung oder Bedrohung? Der Körper bereitet sich auf eine Reaktion vor: Flucht oder Kampf. Durch eine entsprechende physische Verausgabung bauen sich die Stresssymptome dann ab und unser Hormonhaushalt kommt wieder ins Gleichgewicht.

Befinden wir uns nun in einer Situation, die weder das eine noch das andere erlaubt – zum Beispiel in einem Flugzeug – hat der Körper keine Chance, die Aktivierung abzubauen, und wir nehmen weiterhin alles wie durch einen Tunnel wahr.

Trautmann betont, dass die Angst an sich ein überlebenswichtiger Urinstinkt ist. »Das Problem besteht darin: Der Körper unterscheidet nicht, ob unsere Angst begründet ist oder nicht. Die Symptome bleiben dieselben.« Die physischen Reaktionen auf eine reale oder irreale Bedrohung erleben wir auch in zahlreichen anderen Situationen – etwa beim Sport, bei einer Prüfung, bei Fieber oder gar einem Herzinfarkt. Das Gehirn entscheidet darüber, ob es sich um eine Gefahr für Leib und Leben handelt oder lediglich um eine unangenehme Begleiterscheinung. Es geht darum, die Symptome der Situation gemäß zu bewerten. Genau dies gelingt Aviophobikern nicht. Obwohl keine akute Bedrohung existiert, werten sie einen Flug als solche.

ABFLUGBEREIT
Karsten Kramarczik hält das Ticket schon in Händen. Noch kann er es sich überlegen, doch nur wer sich der Angst stellt, kann sie auch überwinden.

»Aber bei mir wird es so schlimm, dass ich das Gefühl habe zu sterben«, sagt Melanie. Für angemessene Bewertung bleibt ihr da gar keine Zeit. »Sie haben nicht genug Vertrauen in den eigenen Körper. Niemand stirbt vor Angst«, beruhigt Trautmann. Melanie und die anderen schauen skeptisch.

»Ich kenne Ihre Angst, ich hab sie dabei!« Der Psychologe zieht ein Stofftier aus der Tasche und setzt es in die Mitte – das skurrile Wesen gleicht einem Dackel mit Schweinsnase. Verhaltenes Gelächter. Es gehe darum, den inneren Schweinehund zu überwinden. Anders als reale

WIE DIE ÖLSARDINEN Klaustrophobie spielt keine unerhebliche Rolle bei Flugangst.

Ängste, schleppen wir phobische Störungen wie die Flugangst immer mit uns herum. Im Alltag lässt sich damit leben – doch spätestens, wenn die Familie den nächsten Urlaub plant, schlafen wir wieder schlecht. Betroffene weichen der Angst aus, und so wird aus dem ulkigen Schweinehund unversehens ein bedrohliches Monster.

Mithilfe einer mentalen Konfrontation sollen die Betroffenen sich dessen bewusst werden. »Karsten, mit Ihnen fangen wir an!«, ruft Trautmann plötzlich. Der Angesprochene schluckt. Offenbar fängt sein Schweinehund gerade zu winseln an. Die Angst vor der Angst führt normalerweise in die Vermeidungsfalle. Der Betroffene merkt: Weiche ich dem Übel aus, geht es mir besser. Und nach und nach wird aus einem negativen Erlebnis eine ausgewachsene Phobie, weil infolge der Vermeidung keine korrigierenden Erfahrungen gemacht werden konnten.

Doch um die Angstsymptome in den Griff zu bekommen, müssen sie rechtzeitig auf der körperlichen und mentalen Ebene bekämpft werden. »Erzählen sie mir von Ihrem letzten Flug.« Während Karsten in Gedanken nochmal den Albtraum durchlebt – Frankfurt, Barcelona, Meeting, Geschäftsessen im Aussichtsturm mit grauenhaftem Blick in die Tiefe, Barcelona, Frankfurt –, erstellt Trautmann seine individuelle Angstkurve. Er beginnt dabei schon einige Tage vor dem eigentlichen Flug und lässt Karsten jeweils auf einer Skala von 1 bis 100 bewerten, wie groß die Furcht war bei der Flugbuchung, am Abend zuvor, auf dem Weg zum Flughafen ... Die anderen leiden mit.

Nur die Spitze des Eisbergs

Am Ende der imaginären Reise wird klar, die Flugangst lässt sich nicht an einem bestimmten Punkt – etwa Start oder Landung – festmachen. Sie ist ein Prozess, und je nachdem, wie hoch das allgemeine Stresslevel im Leben gerade ist, verkraften Karsten und die anderen eine Flugreise mal besser, mal schlechter. Viele Dinge kommen zusammen, bevor die Panik ausbricht. Ein Flug ist dann lediglich der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen bringt.

Gemeinsam erhalten die Seminarteilnehmer eine Einführung in die progressive Muskelrelaxation (PMR) nach Edmund Jacobson. Wie alle Entspannungstechniken setzt auch diese klassische Übung beim Parasympathikus an. Der so genannte »Ruhenerv« sorgt für Regeneration und Erholung des vegetativen Nervensystems. Sein Gegenspieler – der Sympathikus – bewirkt eine Aktivierung zur Steigerung der Leistungsfähigkeit bei Angriffs- oder Fluchtverhalten und außergewöhnlichen Anstrengungen. Das Training unter Trautmann soll den Parasympathikus gegenüber dem Sympathikus stärken. Erst wenn beide Teile des vegetativen Nervensystems wieder in Einklang arbeiten, fühlen wir uns wohl – normal eben.

Mithilfe einer Akuttechnik wie der PMR kann aktiv in den Angstkreislauf eingegriffen werden. Denn wer entspannt ist, kann keine Angstsymptome entwickeln, weil die mit Anspannung verbunden sind. Trautmann leitet die Übung ein: »Denken Sie an Ihren Lieblingsort, begeben Sie sich in Gedanken dorthin. Spannen Sie ganz fest die rechte Faust an – halten – und die Hand wieder entspannt aufs Knie legen. Nun beide Hände.« Es folgen die Unterarme, die Arme, Unterschenkel, Beine, Bauch, Schultern und Nacken, zum Schluss der ganze Körper. Nach ein paar Wiederholungen fühlen alle deutlich wie die körperliche Anspannung nachlässt. Ob das auch morgen auf dem Flug klappt? Noch immer haben die vier so ihre Bedenken, ob sie den Schweinehund an der Leine halten können.

Nach einer Pause versammeln sich alle zum zweiten Teil des Seminars: Fakten rund um die Verkehrsfliegerei stehen auf dem Programm. Besonders Stefan, Sven und Karsten versprechen sich viel davon, denn bis sie nicht jemand vom Gegenteil überzeugt, bleibt für die drei

LOCKER BLEIBEN
Kurz vor dem Start versucht Karsten es mit progressiver Muskelrelaxation, denn in entspanntem Zustand können Flugangstsymptome erst gar nicht entstehen.

Männer jedes Flugzeug ein Unsicherheitsfaktor. Der Mangel an Information ist laut Trautmann eine der Hauptursachen für Flugangst. Vor allem bei Menschen, denen es schwerfällt, die Kontrolle abzugeben, spielt Rationalisierung eine große Rolle bei der Angstbewältigung.

Die Gruppe fährt in eine Condor-Werft, in der Maschinen vom Typ Boeing einem Routinecheck unterzogen werden. Bei einer strengen Sicherheitskontrolle geben wir unsere Ausweise ab und betreten das umzäunte Hochsicherheitsgelände. In einer riesigen Halle stehen mehrere Jumbos aufgereiht – teilweise fehlt die gesamte Verkleidung. Unzählige Mechaniker und Ingenieure arbeiten ihre Checklisten ab. Jeder Schritt wird genau dokumentiert und hinterher nochmals von einem Kollegen überprüft.

Schnell wird klar: Das Prinzip, nach dem in der Verkehrsfliegerei gebaut, gewartet und letztlich geflogen wird, heißt Redundanz. Sämtliche wichtigen Systeme, etwa die Triebwerke, werden von vornherein so konstruiert, dass im Notfall automatisch ein gleichwertiges Ersatzteil die Aufgabe übernimmt. Dennoch darf ein Flugzeug nicht starten, wenn auch nur ein Rädchen in der Kette einen Fehler aufweist. Neben den Technikern kontrollieren auch Kapitän und Erster Offizier anhand detaillierter Listen vor jedem Start, ob alles in Ordnung ist. Erst wenn jeder Punkt abgehakt wurde, rollen sie los.

Doch so schnell ist Karsten nicht überzeugt: »O.K., aber was, wenn ein Flugzeug mal zu steil in eine Kurve fliegt? Ich hab schon öfter beim Landeanflug gedacht, es fehlt nicht viel, und wir kippen um.« »Das ist völlig unmöglich«, entgegnet der Techniker. »Als Passagier unterliegt man beim Anflug auf die Landebahn oft einer optischen Täuschung. Schaut man in die eine Richtung aus dem Fenster, sieht man, wie die Landebahn oder der Meeresspiegel scheinbar senkrecht zum Flugzeug verlaufen. Blickt man nach oben aus dem Fenster auf der gegenüberliegenden Seite, erkennt man nur Wolken.« Auf Grund des begrenzten Blickfelds entsteht beim Start oder Landeanflug ein Scheinlot, das unserer Wahrnehmung vorgaukelt, der Flieger befände sich kurz vorm Kippen. In Wirklichkeit neigt sich das Flugzeug jedoch mit kaum 25 Grad in die Kurve.

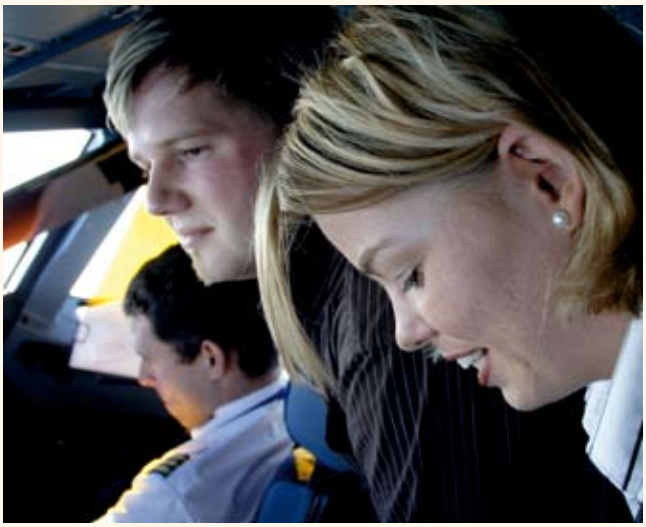
Überprüfbar ist das zum Beispiel am Kaffeepegel in der Plastiktasse. »Hier ist kaum eine Neigung zu erkennen – und rausschwappen kann der höchstens, wenn Sie den Becher nicht gerade halten. Außerdem könnte ein Verkehrsflieger theoretisch locker 60-Grad-Kurven nehmen.«

Sven ist zwar mittlerweile von der technischen Zuverlässigkeit eines Verkehrsflugzeugs überzeugt, aber ihn sorgt etwas anderes: »Es könnte doch sein, dass irgend ein Irrer die Kontrolle über das Flugzeug an sich reißt wie damals beim Anschlag auf das World Trade Center?« Obwohl der 11. September 2001 nach einer aktuellen Studie des Deutschen Flugangstzentrums die Zahl der Aviopobiker nicht merklich in die Höhe schnellen ließ, spielt die Angst vor Terror bei manchen Betroffenen eine wichtige Rolle.

Hochsicherheitstrakt Cockpit

»Nicht nur beim Check-in, auch in den Flugzeugen selbst wurden neue Sicherheitsstandards gesetzt«, erklärt Trautmann dem Exportmanager. »Das Cockpit ist durch eine Hochsicherheitstür geschützt.« Selbst Flugbegleiter müssen klingeln, wenn sie Einlass ins Cockpit wünschen. Die Piloten prüfen per Video

SCHUBKRAFT
Bei knapp 300 Kilometern pro Stunde hebt der 80 Tonnen schwere Airbus ab. Ein kritischer Moment für Menschen mit Flugangst



»WIR SIND JA KEINE VÖGEL«

Interview mit Niki Lauda im Cockpit eines A 320 von Nikifly auf dem Weg nach Wien

FLUGANGSTGEPLAUDER
Auch für Rennfahrerlegende Niki Lauda ist die Angst vorm Fliegen nachvollziehbar. Bereitwillig steht der Pilot mit eigener Airline Rede und Antwort.

Herr Lauda, haben Sie schon einmal eine brenzlige Situation beim Fliegen erlebt?
Nein, noch nie. Ich trainiere genauso wie jeder andere Pilot mehrmals im Jahr im Simulator, um notfalls alle erdenklichen Gefahren und Komplikationen in der Verkehrsfliegerei zu bewältigen. Aber in der Realität ist so eine Ausnahmesituation bislang noch nicht eingetreten.

Welche Erfahrungen haben Sie mit Passagieren, die unter Flugangst leiden?
Ein Flug von München nach Miami. Wir rollen gerade los, da fängt plötzlich eine Frau an zu schreien: Hilfe, ich will hier raus! Die Flugbegleiterinnen konnten die Dame nicht beruhigen. Deshalb holte ich sie ins Cockpit, damit sie sehen konnte, dass wir Piloten alles im Griff haben.

Hat ihr das geholfen?
Leider nicht, kaum rollten wir in Richtung Startbahn, begann sie wieder zu schreien; dabei umklammerte sie krampfhaft einen Rosenkranz. Sie war völlig panisch und wollte unbedingt aussteigen.

Was haben Sie gemacht?
Ich versuchte der Frau zu vermitteln, dass es keinen Grund für ihre Panik gab. Aber das drang gar nicht zu ihr durch, weshalb ich kommandierte: Seien Sie jetzt ruhig und beten Sie einfach, gleich haben Sie es geschafft! Um sie abzulenken, hab ich ihr einen Kopfhörer gegeben, damit sie unseren Funkverkehr mitverfolgen konnte. Das schien zu wirken, wir hörten erst einmal nichts mehr von ihr.

Erholte die Frau sich dann während des Fluges von ihrer Angst?
Es sah danach aus, doch wie aus dem Nichts schrie sie irgendwann wieder und fing an zu zittern. Mein Copilot und ich verstanden überhaupt nicht, wo das Problem lag. Bis mir auffiel, dass wir gerade in eine neue Flugzone einreisten und sich dabei die Funkfrequenz geändert hatte. Dummerweise hatten wir vergessen ihren Kopfhörer umzustellen. Sie hatte also auf einer andern Frequenz mitgehört und dort wurde ein Notruf geschickt. »Mayday!«, rief sie und glaubte, wir stürzen ab.

Sie hatte ja auch gerade einen Notruf gehört!
Schon. Doch auch im Ernstfall kann ein Flugzeug nicht einfach abstürzen. Selbst wenn sämtliche Triebwerke ausfielen, was nahezu unmöglich ist, könnten wir noch mindestens 200 bis 300 Kilometer weit segeln und sicher landen. Vielleicht nicht so komfortabel wie sonst, aber dennoch sicher.

Wie verlief der Rest des Fluges?
Die Frau blieb die ganzen zwölf Stunden bis Miami bei uns im Cockpit. Nachdem wir gelandet waren, fragte sie mich noch: »Mister Lauda, if what you say is true, why did your plane crash in Bangkok in 1991?«

Was haben Sie geantwortet?
Ich erklärte ihr den Grund für den Absturz: Ein Konstruktionsfehler der Boeing 767 in den Triebwerken, der mittlerweile längst ausgemerzt ist und nicht mehr vorkommen kann. Kaum einer weiß: Auf zehntausende Autounfälle kommt ein Problem mit einem Flugzeug. Jeder Unfall wird akribisch analysiert und jedes Mal wird das Fliegen noch sicherer.

Können Sie trotzdem nachempfinden, dass Menschen Angst vorm Fliegen haben?
Ja, natürlich! Schließlich sind wir ja keine Vögel.

Das Interview führte ***Rabea Rentschler.***

die Situation in der Kabine und entriegeln erst dann die Tür.

Mit einem Zitat aus dem Flugbuch der Pilotenvereinigung Cockpit endet der erste Tag des Flugangstseminars: *»Statistisch gesehen müsste ein Passagier eine Strecke von vier Milliarden Kilometern fliegen, bevor ein Unfall geschieht. Das entspricht 14 Flügen zur Sonne und zurück. Das Gefährlichste ist und bleibt der Weg zum Flughafen.«*

Aschermittwoch, acht Uhr früh. Der Weg zum Flughafen ist bereits heil überstanden. Doch auch, wenn es statistisch gesehen keinen Sinn macht, plagen die vier Aviophobiker die altbekannten Ängste. »Halten Sie Ihren Schweinehund im Zaum!«, mahnt Trautmann. Die vier sollen durch einen bewussten Gedankenstopp die Schreckensbilder im Kopf ausblenden und an etwas Positives denken. Viel Zeit bleibt nicht. Noch einmal kontrollierte Entspannung nach Jacobson in einer geschützten Ecke der Abflughalle, dann geht es mit dem Bus ab aufs Rollfeld zur A 320 von Nikifly.

Mit Zuckerbrot und Peitsche

Es ist neblig und feucht. Eine überdachte Treppe ermöglicht den trockenen Aufgang zum Flugzeug. Sven, Stefan und auch Karsten, dem bereits die Enge des Treppenschlauchs zu schaffen macht, betreten das Flugzeug. Nur Melanie zögert, Tränen schießen ihr in die Augen und sie will umdrehen. In dem Moment – die vier trauen ihren Augen kaum – kommt Niki Lauda die Treppe herunter und bietet der Zitternden an, sich einfach mal das Cockpit anzuschauen.

Beim Anblick der Rennfahrerlegende vergisst sogar die verblüffte Melanie ihre Angst für den Moment. Sie lässt sich von Lauda ins Cockpit führen und darf sogar zum Start dort sitzen bleiben.

Karsten, Stefan und Sven setzen sich ein bisschen neidisch in die nicht ganz ausgebuchte Kabine. Ihre Gesichter sind angespannt und sie sprechen noch einmal über das, was sie gestern gelernt haben.

Der A 320 rollt an, und die drei verfolgen aufmerksam, was geschieht – mit einem Unterschied zu früheren Flügen: Jetzt können sie die verschiedenen Geräusche und Bewegungen des Flugzeugs einordnen. Die Turbinen beschleunigen und schon hebt sich die Nase. Alle werden sanft in den Sitz gedrückt, und schnell ist die Reiseflughöhe erreicht.

Oben wird erst mal mit einer Apfelschorle angestoßen, dann darf einer nach dem anderen ins Cockpit schauen. Melanie sitzt zwischenzeitlich wieder in der Kabine und ist darüber auch ganz froh: »Ich fühle mich hier wohler. Im Cockpit ist es eng und dann all die Schalter und Hebel! Aber wenn mich Niki Lauda nicht mitgenommen hätte, ich weiß nicht, ob ich überhaupt eingestiegen wäre.« Karsten strahlt, als ihn Niki Lauda fragt: »Warum haben Sie Flugangst?«

»Ich bin noch nie gern geflogen,« gesteht er, »aber seit ich einen Flug mit starken Turbulenzen hinter mir habe, ist es richtig schlimm geworden.« »Noch nie haben Turbulenzen ein Flugzeug zum Absturz gebracht. Noch nie!«, betont Pilot Lauda vehement. »Für die Insassen sind Turbulenzen natürlich unangenehm, wie etwa das Fahren über eine unebene Straße. Dem Flugzeug aber ist es egal. Selbst massivste Unruhen und Unwetter reizen die Belastbarkeit eines Verkehrsfliegers kaum zu 30 Prozent aus. Außerdem – über den Wolken kann niemals ein Reifen platzen, ist das ›Luftloch‹ auch noch so tief.«

Karsten entspannt sich langsam. Lauda und sein Copilot unterbrechen das Gespräch immer wieder, um ein Messgerät zu kontrollieren oder weil ein Funkspruch sie erreicht. Dabei wirken sie ruhig und souverän. Es scheint, als habe der Art Director seine Bedenken fast völlig vergessen. Vor der Landung wird er zwar nochmals ein bisschen blass, aber er hat sich und die Angstsymptome im Griff.

Alle vier haben es geschafft. Nach gut 90 Minuten Flugzeit steigen sie in Wien unversehrt aus. Auch Melanie, die fast gekniffen hätte, ist erleichtert: »Schon komisch – das Warten auf dem Flughafen war viel schlimmer als der Flug selbst. Ich war die ganze Zeit so verkrampft. Jetzt geht es mir viel besser. Meine Familie wird stolz auf mich sein!«

Auch Stefan denkt an seine beiden Kinder: »Ich glaube, ich habe sie damals regelrecht mit meiner Panik angesteckt, obwohl ich mir nichts anmerken lassen wollte. Jetzt weiß ich, dass es keinen Grund für meine extreme Reaktion gab. Als nach dem Start der Schub nachließ, dachte ich wieder: Wir stürzen ab! Aber es ist nichts passiert.«

GUT GELANDET
Sven, Melanie, Karsten, die Autorin, Stefan und Seminarleiter Trautmann (von li. nach re.) genießen den Stadtbummel durch Wien.

Auch bei Karsten und Sven kaum mehr eine Spur von Misstrauen. Den beiden hat geholfen zu sehen, wie ein Flug aus Pilotensicht abläuft. Jetzt fällt es ihnen leichter, die Kontrolle abzugeben und sich im Flugzeug zu entspannen.

Trautmann ist stolz auf seine Schützlinge: »Den schwersten Schritt haben Sie hinter sich, aber vergessen Sie nicht, Sie müssen bald wieder fliegen! Der Schweinehund wird sich wieder melden. Wenn er zu laut bellt, bellen Sie zurück.« ~

***Rabea Rentschler** ist Theologin und Philosophin. Vor dem Studium arbeitete sie ein Jahr als Flugbegleiterin.*

LITERATURTIPPS

Bonner, Karin: Nie wieder Flugangst. Ein Selbsthilfeprogramm in sechs Schritten. Düsseldorf: Patmos 2007.
Heermann, Jürgen: Warum sie oben bleiben. Ein Flugbegleiter für Passagiere vom Start bis zur Landung, Frankfurt a. M.: Insel 2005.
Günther, V., Haller, Ch., Kinzl, J.: Therapie der Flugangst. In: Wiener Medizinische Wochenschrift 152, 2002, 441–444.

WEBLINKS

www.flugangstzentrum.de
www.flugpsychologie.de
www.flugingenieur.de