

Heft 45  
April 2015  
23. Jahrgang

# FORUM

*Supervision*

## **Fanatisches Denken und Organisationsethik**

**Miriam Bredemann**

**Jutta Burghardt**

**Jörg Gogoll**

**Hans-Peter Griewatz**

**Katharina Gröning**

**Katharina Heimerl**

**Elisabeth Reitingner**

**Jan-Willem Waterböhr**

**Klaus Wegleitner**

**Estera Zuranski**

**FoRuM Supervision: Fanatisches Denken und Organisationsethik (Heft 45)**

**23. Jahrgang**

**Herausgegeben von**

Prof. Dr. Frank Austermann

Prof. Dr. Katharina Gröning

Angelica Lehmenkühler-Leuschner

**Redaktion**

Jan-Willem Waterböhr, M.A.

**Kontakt**

Zentrum für wissenschaftliche Weiterbildung an der Universität Bielefeld e. V. (ZWW)

Weiterbildender Masterstudiengang "Supervision und Beratung"

z. Hd. Frau Prof. Dr. Katharina Gröning

Postfach 100131

33501 Bielefeld

E-Mail: [onlinezeitschrift.supervision@uni-bielefeld.de](mailto:onlinezeitschrift.supervision@uni-bielefeld.de)

Homepage: <http://www.beratungundsupervision.de>

**ISSN 2199-6334**

April 2015, Universität Bielefeld



## Die Black Box hinter der Stirn

Die Selbstmord-Attentate auf das World Trade Center haben die zivilisierte Welt erschüttert. Es erinnert an Motive antiker Mythen, dass gerade der Versuch, solchen Gefahren zu begegnen, in eine neue Tragödie geführt hat. Die schussichere Tür, die nur von innen freigegeben werden kann, ermöglichte es einem Copiloten, in tödlicher Ruhe auf eine Felswand zu rasen. Der hilflose Pilot konnte nichts tun.

Wer in den aufgeregten Tagen nach dem ersten Verdacht die Kommentare studierte, entdeckte Muster in den Reaktionen: Absolutes Unverständnis, Larmoyanz über die Rätsel der Seele, Anklage gegen die Grausamkeit eines Täters, der - statt sich in aller Ruhe alleine umzubringen - hundertfünfzig Unschuldige mit in den Tod nimmt. Auf der Pegida-Website überboten sich Kommentatoren in der Überzeugung, der Täter sei entweder verrückt oder ein islamischer Konvertit, gefolgt von höhnischer Zustimmung: Das mache doch keinen Unterschied, sei ohnehin ein und dasselbe.

Aber schon in der Auseinandersetzung mit dem 9. September wurde den nachdenklicheren Betrachttern klar, dass solche Exzesse der Destruktion auf beunruhigende Weise modern sind und im Grund wenig mit archaischen religiösen Mustern („heiliger Krieg“) zu tun haben.

Da ist einmal die Verwandtschaft zwischen dem Selbstmordterror und dem (Schul-)Amoklauf junger Menschen. Beides zerstörerische Aktionen, die mit der modernen Rolle des Prothesengottes zusammenhängen, wie Freud den von seinen Geräten immer abhängigeren Menschen nannte.

Ein Amoktäter ohne Sprengstoff, ohne automatische Schusswaffe kann Schaden anrichten, doch ist dieser kleiner im destruktiven Ergebnis und erfordert mehr persönlichen Mut in der Ausführung als etwa Breiviks Mord-Orgie in Norwegen.

Wer sich still in einer Ecke entleibt, findet wenig Aufmerksamkeit. Die Macht der narzisstischen Bedürftigkeit ist vielleicht die unheimlichste Qualität in Taten wie der des Copiloten der Germanwings-Maschine. Ich hatte einige Male in meiner psychoanalytischen Arbeit die Gelegenheit, Piloten näher kennen zu lernen. Sie alle beschrieben eine für ihre Arbeit charakteristische Mischung aus Triumphgefühl und Angst, in den letzten Jahren gemischt mit Empörung über wachsenden beruflichen Stress.

Die Fluggesellschaften betonen zwar nach außen immer noch die große Bedeutung ihrer Kapitäne und sorgen für schmucke Uniformen, dahinter aber wird die fürsorgliche Pflege der Arbeitsfähigkeit in einem sehr fordernden Beruf mehr und mehr zum Kostenfaktor, den man abbauen will. In kaum einem zweiten Beruf, ausgenommen vielleicht der Chirurgen, werden seelische Probleme und Gefahren für die Arbeitsfähigkeit, wie der Konsum von Psychopharmaka oder Alkohol, so energisch verleugnet wie unter Piloten.

Fliegen ist für den Menschen ein Traum. Wer ihn sich beruflich erfüllen kann, festigt in fast allen Fällen eine professionelle Haltung gegenüber den narzisstischen Verführungen durch ein Hochgefühl, dessen Kehrseite zwangsläufig die Depression ist. Gegenwärtig beschäftigt uns eine extrem seltene Ausnahme. Aber in dieser Auseinandersetzung dürfen wir das Augenmaß nicht verlieren und nicht aufhören anzuerkennen, dass es fast immer gelingt, den Kindertraum

vom Fliegen in eine stabile berufliche Rolle umzuwandeln. Denn einfach ist diese Transformation nicht.

Was ist das für ein Mensch, der eben noch mit seinem Partner im Cockpit plaudert und ihn dann bei erster Gelegenheit tötet? Ein Pilot, mit dem ich sprach, konnte die Tat nicht fassen. Er erinnerte sich daran, dass seine Kollegen immer die Passagierliste lesen - unbegreiflich, es seien doch Babys an Bord gewesen und Schulkinder!

Man kann davon ausgehen, dass ein solcher Täter die Phantasie über seinen Untergang als Geheimplan in sich trägt und in der Beschäftigung mit diesen Gedanken auch etwas wie inneren Frieden findet. Die Fachleute sprechen von einer charakteristischen Einengung des Denkens. Dazu gehört auch ein hohes Maß an Aggression, das sich gegen die eigene Person richtet und ausblendet, was die Tat bei Dritten bewirkt. Auch ein kaum kritisierte Täter wie der Torwart Enke hat die seelischen Verletzungen seiner Familie und des zum Vollstrecker gemachten Lokführers ignoriert.

Ein Pilot fühlt sich auf einer emotionalen Ebene eins mit seinem Flugzeug und hat vielleicht öfter erlebt, wie ihn sein Beruf aufwertet. Umso schlimmer ist für narzisstisch sehr bedürftige Menschen die Phantasie, ein Versager zu sein, ein zentrales Zeichen der gerade noch kompensierten Depression. Persönliche oder gesundheitliche Krisen, Liebeskummer, die Angst vor Fluguntauglichkeit können dann die verhängnisvolle Phantasie der kalten Rache am eigenen Ich und an seinen Prothesen inszenieren. So banal es klingt, so grausam die Folgen sind: der 27jährige Copilot hat vermutlich in den letzten fünf Minuten seines Lebens nur an sich gedacht.

Lassen sich solche Entwicklungen voraussehen? Nach allgemeiner Erfahrung bei einem entschlossenen Täter nicht. Hilfreicher als ein Wächter in der Kabine oder der Psychotest neben der medizinischen Untersuchung wäre mehr Rücksichtnahme der Fluggesellschaften auf den seelischen Stress der Piloten und ein differenziertes Behandlungsprogramm. Solange sie fürchten müssen, dass ein offener Umgang mit den eigenen psychischen Problemen sie die Flugtauglichkeit kostet, werden die Flieger eisern schweigen.

Die beratenden Berufe könnten diese Situation zum Anlass nehmen, gründlicher über die Frage der Allparteilichkeit nachzudenken. Das Wort ist schnell gesagt und schön zu hören, aber die jetzt einsetzende Diskussion um gelockerte Schweigepflicht und Denunziation der Depressiven zeigt doch, wie wenig krisenfest das Konzept in einer Mediengesellschaft ist, die sich weigert, zwischen einem Problem und einem Dilemma zu unterscheiden. Lieber eine erlogene Lösung als ein differenzierender Blick auf Widersprüche! Dennoch könnte viel geschehen, um den seelischen Stress der Piloten zu erleichtern, ihre Belastungen einführend abzufangen und gemeinsam mit den Klienten abzuwägen, unter welchen Bedingungen die Mannschaft im Cockpit seelische Belastungen eines Mitglieds ausgleichen kann. Die immer noch stark an militärischen Traditionen orientierte Struktur der Ausbildung und Kontrolle der Tauglichkeit der Piloten ist reformbedürftig, aber auch entwicklungsfähig.