



MAGISTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Magisterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Tabu-Thema psychische Gesundheit von Piloten: Eine
Analyse der öffentlichen Kommunikation nach dem
Absturz der Germanwings 9525“

verfasst von / submitted by

Nina Elisabeth Martina Mies, BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Magistra der Philosophie (Mag. Phil.)

Wien, im Oktober 2016
/ Vienna, October 2016

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

A 066 841

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Publizistik- und
Kommunikationswissenschaft/
Journalism and Communication Studies

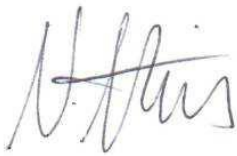
Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. Sabine Einwiller

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit bestätige ich, die vorliegende Arbeit eigenständig verfasst zu haben und entsprechend der Richtlinien redlichen wissenschaftlichen Arbeitens der Universität Wien (veröffentlicht im Mitteilungsblatt vom 31.1.2006) sorgfältig überprüft zu haben. Diese Arbeit wurde nicht bereits in anderen Lehrveranstaltungen von mir oder anderen zur Erlangung eines Leistungsnachweises vorgelegt.

Wien, im Oktober 2016

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'N. Mies', with a horizontal line crossing through the middle of the letters.

Nina Mies

Aufgrund besserer Lesbarkeit wurde auf die geschlechterspezifische Schreibweise der Wörter verzichtet. Es wird hiermit daraufhin gewiesen, dass sich trotz der Verwendung der männlichen Form die Begriffe immer auf beide Geschlechter beziehen.

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich all jenen danken, die mich im Rahmen dieser Magisterarbeit unterstützt haben.

Ganz besonders möchte ich Frau Univ.-Prof. Dr. Sabine Einwiller danken, die meine Arbeit durch ihre fachliche Unterstützung und Betreuung begleitet hat.

Darüber hinaus danke ich an dieser Stelle meinen Eltern, die mir mein Studium ermöglicht haben und ohne deren Unterstützung diese Magisterarbeit nicht denkbar gewesen wäre.

Außerdem gilt mein Dank meinen Freunden, die mir mit ihren Anregungen, Ratschlägen und moralischer Unterstützung stets geduldig zur Seite gestanden sind.

Besonders bedanken möchte ich mich zuletzt noch bei den Korrekturlesern dieser Magisterarbeit, die hier einen sehr wichtigen Beitrag geleistet haben.

Wien, im Oktober 2016

Nina Mies

Inhaltsverzeichnis

Eidesstattliche Erklärung	I
Danksagung	III
Inhaltsverzeichnis	1
Abbildungsverzeichnis.....	3
Tabellenverzeichnis.....	4
Abkürzungsverzeichnis	4
1. Einleitung	7
2. Theorie und Forschungsstand.....	8
2.1 Was ist passiert? Wer war beteiligt?	8
2.1.1 Der Absturz.....	8
2.1.2 Die Lufthansa Group – Das Unternehmen.....	11
2.1.3 Nachhaltige Reaktion der Lufthansa Group	13
2.2 Wichtige Begriffsklärungen.....	15
2.2.1 Öffentliche Kommunikation	15
2.2.2 Tabu-Themen	19
2.2.3 Psychische Gesundheit	20
2.2.4 Depressionen	24
2.2.5 Suizid / Suizidalität / Werther-Effekt.....	26
2.2.6 Stigmatisierung psychischer Krankheiten und die Rolle der Öffentlichkeit	30
2.3 Verhältnis Journalismus und Public Relations	34
2.3.1 Die Determinationsthese	36
2.3.2 Das Intereffikationsmodell	39
2.3.3 Agenda-Setting / Agenda-Building / Agenda-Cutting	47
2.4 Krisen und Issues	51
2.4.1 Die Krise	51
2.4.2 Issues	58
3. Forschungsfragen	59

4. Methodisches Vorgehen	62
4.1 Die Input-Output-Analyse	62
4.2 Ergänzende Elemente zur Input-Output-Analyse	67
5. Ergebnisse der Untersuchung	69
5.1 Die psychische Gesundheit von Piloten in der Medienberichterstattung	69
5.2 Die Thematisierung psychischer Gesundheit in der Luftfahrtbranche	82
5.3 Der Vergleich der öffentlichen Kommunikation	88
5.4 Die Quellen in der Medienberichterstattung über den Absturz	92
5.5 Die Darstellung der psychischen Gesundheit von Piloten in der öffentlichen Kommunikation	100
6. Diskussion und Ausblick	102
Literaturverzeichnis	105
Anhang	111
Codebuch	111
Aussagen der Input Analyse	125
Erste Reduktion	125
Zweite Reduktion	127
Kategorienbildung nach der zweiten Reduktion	127
Abstract	128

Digitaler Anhang als DVD beigelegt.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Eigene Darstellung, interessante Bereiche der öffentlichen Kommunikation	18
Abbildung 2 Vier-Akteursmodell. Quelle: Bentele, Liebert, Seeling. (1997) Von der Determination zu Intereffikation. S. 229.....	40
Abbildung 3 Angepasstes Vier-Akteursmodell; Quelle: Bentele, Liebert, Seeling. (1997) Von der Determination zu Intereffikation. S. 229, eigene Bearbeitung.....	41
Abbildung 4 Das Intereffikationsmodell. Quelle: Bentele, Liebert, Seeling, 1997, Von der Determination zur Intereffikation S. 242.	42
Abbildung 5 Anteile in der Medienberichterstattung zum Germanwings Absturz	71
Abbildung 6 Anteil der Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ innerhalb der Artikel zum Germanwings Absturz des Mediums.....	72
Abbildung 7 Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ im Zeitraum 24. März bis 9. April 2015	73
Abbildung 8 Erwähnte Diagnosen für psychische Erkrankungen in der Medienberichterstattung ..	75
Abbildung 9 Suizidalität in den Artikeln der Untersuchung	75
Abbildung 10 Psychische Krankheit im Kontext.....	76
Abbildung 11 In den Artikeln unterstelltes Motiv hinter dem Absturz.....	77
Abbildung 12 Wortwahl für psychische Erkrankungen in den Artikeln.....	79
Abbildung 13 Explizite Thematisierung von psychischer Gesundheit von Piloten in den Artikeln...	80
Abbildung 14 Anzahl der Pressemitteilungen im Untersuchungszeitraum	85
Abbildung 15 Aussagen	93
Abbildung 16 Anzahl Aussagen	93
Abbildung 17 Urheber der Zeitungsartikel.....	95
Abbildung 18 Informationsquellen	96
Abbildung 19 Bewertung der Lufthansa Group in der Medienberichterstattung	97
Abbildung 20 Verantwortungszuschreibung in der Medienberichterstattung	98

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Quelle: Abschlussbericht der BEA, 2016, S. 12ff; eigene Darstellung	9
Tabelle 2 Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ in der Stichprobe der ausgewählten Medien im Untersuchungszeitraum.....	70
Tabelle 3 Aufteilung der Pressemitteilungen und der Kernaussagen nach Akteurs-Gruppe.....	83
Tabelle 4 Anzahl der Pressemitteilungen mit Aussagen zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“	84
Tabelle 5 Ebenen der Kommunikation über psychische Gesundheit von Piloten in der Luftfahrtbranche	85
Tabelle 6 Vergleich der Medienberichterstattung und der Luftfahrtkommunikation	90

Abkürzungsverzeichnis

Abk.	Abkürzungserklärung
4U9525	4U= IATA-Code für Germanwings, 9525 die Nummer des Fluges = Germanwings Flug 9525
AG	Aktiengesellschaft
ArbSchG	Arbeitsschutzgesetz
APA	Austria Presse Agentur
bzw.	beziehungsweise
BDF	Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften
BDL	Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft
BDLI	Bundesverband der Luft- und Raumfahrtindustrie
BEA	Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)
d.h.	das heißt
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
DIN	Deutsche Institut für Normung
EASA	European Aviation Safety Agency
ECA	European Cockpit Association
EN	Europäische Norm

et al.	et alii = und andere
etc.	et cetera = und so weiter
f und ff	folgend und folgende
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
ft	Fuß, 1ft = 0,3948m
HB	Handelsblatt
ICD	International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems
IATA	International Air Transport Association
IFALPA	International Federation of Air Line Pilots Associations
ISO	International Organization for Standardization
PDF	Portable Document Format
PR	Public Relations / Öffentlichkeitsarbeit
SPSS	Statistikprogramm von der Softwarefirma IBM
SZ	Süddeutsche Zeitung
u. ä.	und ähnlich
UFO	Unabhängig Flugbegleiter Organisation
VC	Vereinigung Cockpit
vgl.	vergleiche
vs.	versus / gegenübergestellt
WHO	World Health Organization
z.B.	zum Beispiel

1. Einleitung

Die vorliegende Masterarbeit hat zum Ziel, die öffentliche Kommunikation nach dem Germanwings Absturz auf das Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ fokussiert zu untersuchen. Dafür wird die öffentliche Kommunikation der betroffenen Luftfahrtbranche und die Medienberichterstattung über den Absturz analysiert, um auf die Rolle des Tabu-Themas eingehen zu können.

Anlass dieser Masterarbeit ist der Absturz des Germanwings Flugs 9525 am 24. März 2015, bei dem 150 Personen gestorben sind und die anschließende Medienberichterstattung. Die Ermittlungen der französischen Behörden zeigen bereits wenige Tage nach dem Absturz, dass dieser absichtlich vom Co-Piloten des Flugzeugs verursacht worden ist. Kurz darauf wird bekannt, dass der Co-Pilot zudem seine Ausbildung einige Jahre zuvor unterbrochen hatte und während dieser Zeit aufgrund einer „schweren depressiven Episode“ in Behandlung gewesen ist. In seiner Wohnung finden die Ermittler bei Durchsuchungen auf dem Tablet des Co-Piloten dann Hinweise auf den geplanten Suizid. Es werden außerdem Krankschreibungen, auch eine für den Tag des Absturzes, sichergestellt. Nachdem diese Informationen bekannt geworden sind, hat eine öffentliche Diskussion über den psychischen Gesundheitszustand von Piloten im Allgemeinen und über den des Co-Piloten im Speziellen begonnen. (Tagesschau, 2015)

Die vorliegende Masterarbeit hat zum Ziel, diese öffentliche Kommunikation zu untersuchen. Dabei soll auf verschiedene relevante Aspekte der Kommunikationswissenschaft eingegangen werden. Dazu werden zunächst die Umstände des Absturzes näher erläutert und die davon betroffenen Unternehmen (Germanwings und die Lufthansa) vorgestellt. Danach werden relevante Begriffe dieser Masterarbeit diskutiert und definiert, um ausreichende Rahmenbedingungen zu schaffen. Es folgt eine Darstellung des Forschungszustandes zum Verhältnis der Öffentlichkeitsarbeit und des Journalismus, das Teil der geplanten Untersuchung sein wird und vor dem Hintergrund der Unternehmenskrise, die der Germanwings Absturz ausgelöst hat, diskutiert wird. Nachdem diese Ausführungen abgeschlossen sind, werden die forschungsleitenden Fragen und das methodische Vorgehen der Masterarbeit vorgestellt. Die Untersuchung wird mithilfe einer Input-Output-Analyse versuchen, die Forschungsfragen zu beantworten. Im Fokus stehen dabei ausgewählte Akteure der Luftfahrtbranche (Sicherheitsbehörden, Airlines, Berufsverbände) als Input der Analyse. Diese werden dann innerhalb der Medienberichterstattung ausgewählter Medien als Output untersucht. Der Fokus der gesamten Untersuchung ist dabei immer auf das Tabu-Thema „psychische

Gesundheit von Piloten“ gerichtet. Nach der Ergebnispräsentation der Untersuchung folgt am Ende dieser Magisterarbeit dann die Diskussion der Ergebnisse.

2. Theorie und Forschungsstand

Im folgenden Kapitel soll ein theoretischer Rahmen um das geplante Forschungsvorhaben gezeichnet werden. Dafür werden alle relevanten Theorien und Aspekte, Begriffe und ihre Definitionen kurz vorgestellt und im Kontext der Magisterarbeit betrachtet. Als Erstes wird eine Chronologie des Absturzes dargestellt, danach werden die Lufthansa und die Germanwings als Unternehmen vorgestellt. Es folgen dann wichtige Begriffsklärungen für diese Magisterarbeit. Dabei wird auf öffentliche Kommunikation und Tabu-Themen, sowie relevante Aspekte von psychischer Gesundheit und Depressionen eingegangen. Danach wird mithilfe von zwei Modellen das Verhältnis von Journalismus und Öffentlichkeitsarbeit thematisiert. Im letzten Teil wird das geplante Forschungsvorhaben in den Kontext der Krise gesetzt und dann die entsprechenden Schlussfolgerungen daraus gezogen.

2.1 Was ist passiert? Wer war beteiligt?

2.1.1 Der Absturz

Am 24. März 2015 stürzt der Germanwings Flug 9525 in den französischen Alpen ab. Das Flugzeug war auf dem Weg von Barcelona nach Düsseldorf. Alle 150 Personen an Bord des Airbus A320 sterben. Die zuständige französische Behörde für Sicherheitsuntersuchungen der zivilen Luftfahrt („Bureau d’Enquêtes et d’Analyses pour la sécurité de l’aviation civile“, kurz BEA) veröffentlichte ihren Abschlussbericht der Sicherheitsuntersuchung im März 2016, knapp ein Jahr nach dem Absturz. Die Ermittlungen bestätigen, dass das Flugzeug vom Co-Piloten absichtlich zum Absturz gebracht worden ist. Dieser befand sich zum Zeitpunkt des Absturzes alleine im Cockpit, weil der Kapitän dieses verlassen hatte um die Toilette zu benutzen. Zum besseren Verständnis sind die Geschehnisse in der nachfolgenden Tabelle basierend auf der Auswertung der Flugdatenschreiber und den Aufzeichnungen des Funkverkehrs der BEA zu sehen.

24. März 2015	Flug 4U9525
9:00 Uhr	Start des Airbus A320 in Barcelona mit 144 Passagieren und 6 Besatzungsmitgliedern an Bord
09:12-09:15 Uhr:	auf dem Cockpit Voice Recorder werden das Geräusch des Türsummers und Gespräche der Piloten mit einem hereingekommenen Flugbegleiter aufgezeichnet, bis dieser das Cockpit wieder verlässt

09:27 Uhr:	die Maschine erreicht in 38000ft / 11,6km die Reiseflughöhe
09:30 Uhr:	der letzte Kontakt zwischen dem Flugzeug und der Flugsicherung
in den nächsten Sekunden	der Kapitän kündigt sein Verlassen, an um auf die Toilette zu gehen, und übergibt den Funk an den Co-Piloten; auf dem Voice Recorder ist zu hören, wie ein Stuhl zurückgeschoben wird, der Kapitän das Cockpit verlässt und die Tür sich schließt
09:31 Uhr:	der Co-Pilot stellt den Autopilot auf die niedrigste Sinktiefe ein (=100ft / 30m), das Flugzeug beginnt zu sinken
09:33 Uhr:	der Co-Pilot erhöht mehrmals die Geschwindigkeit des Flugzeugs
09:34 Uhr:	der Türsummer ist zu hören
09:34 Uhr:	ein Fluglotse kontaktiert die Flugbesatzung und erhält keine Antwort
zwischen 09:35- 09:39 Uhr	es ertönt mehrmals das Signal des Kabinenrufs und sechsmal Geräusche, die nach Klopfen an der Cockpittür klingen
09:40 Uhr:	es ist zu hören, wie der Kapitän um den Zutritt ins Cockpit bittet
09:40 Uhr:	sowohl das Kontrollzentrum in Marseille als auch die französische Luftverteidigung versuchen Funkkontakt aufzunehmen, allerdings ohne eine Antwort zu erhalten
09:40 Uhr:	Geräusche, die wie starke Schläge gegen die Cockpittür klingen, werden aufgezeichnet
09:41 Uhr:	es sind akustische Warnsignale zu hören, da sich das Flugzeug in einer gefährlichen Nähe zum Boden befindet
09:41 Uhr:	das Flugzeug trifft auf die Alpen und die Aufzeichnungen enden

Tabelle 1 Quelle: Abschlussbericht der BEA, 2016, S. 12ff; eigene Darstellung

Diese Auswertungen, die in Tabelle 1 zu sehen sind, rekonstruieren die letzten Minuten des Germanwings Flugs. Bis zum Erreichen der Reiseflughöhe hat es sich bei 4U9525 um einen normalen Routineflug von Barcelona nach Düsseldorf gehandelt. Doch dann verlässt der Kapitän das Cockpit, der Co-Pilot stellt im Autopiloten den Sinkflug ein und binnen weniger Minuten sinkt der Airbus bis er schließlich in den Alpen abstürzt. Der Kapitän hatte von außen keine Chance zurück ins Cockpit zu gelangen, denn der Co-Pilot konnte das mithilfe eines Schalters verhindern. (BEA, 2016)

Aus den Ermittlungen der BEA geht eindeutig hervor, dass der Co-Pilot zum Zeitpunkt des Absturzes bei Bewusstsein gewesen ist und es sich um ein vorsätzliches, absichtliches Verhalten handelte. Der Co-Pilot, so zeigen es die Ermittlungsergebnisse, war zum Zeitpunkt fluguntauglich und hätte nicht am Steuer des Flugzeugs sitzen dürfen. Die Untersuchung der BEA befasste sich auch mit den Umständen, die dazu beigetragen haben, dass dieses Unglück passiert ist bzw. nicht verhindert werden konnte. Im Bericht

der BEA heißt es dazu unter anderem: „Am Tag des Unfalls litt der Copilot noch immer an einer psychiatrischen Störung, die wahrscheinlich eine psychotisch depressive Episode war und nahm psychotropische Medikamente ein. Dies machte ihn fluguntauglich“ (BEA, 2016, S. 96). Aufgrund einer Reihe von Gründen ist seine Erkrankung bzw. Flugunfähigkeit jedoch nicht gemeldet worden: „Weder die Behörden noch der Arbeitgeber waren vom Copiloten selbst oder von einer anderen Person, z. B. einem Arzt, Kollegen oder einem Familienangehörigen informiert worden. Somit konnte weder eine Behörde noch sein Arbeitgeber eine Maßnahme ergreifen, die verhindert hätte, dass der Copilot an diesem Tag den Flug durchführte“ (BEA, 2016, S. 96).

Die möglichen Gründe des Co-Piloten seine Erkrankung nicht bei seinem Arbeitgeber Germanwings zu melden, könnten laut BEA unter anderem die Folgenden sein: Eine Möglichkeit ist, dass der Co-Pilot durch seine Erkrankung, wahrscheinlich eine psychotische depressive Episode, einen Realitätsverlust erlitt und auch seine Urteilsfähigkeit verloren hat. Als zweite Möglichkeit führt die BEA den Einkommensverlust an, der durch den Lizenzverlust entstanden wäre und nicht von der Versicherung abgedeckt gewesen wäre. Als Drittes wird das wahrscheinliche Ende der beruflichen Karriere des Co-Piloten genannt. (BEA, 2016, S. 100)

Die Untersuchungsbehörde kommt auf Basis der abgeschlossenen Ermittlungen zu dem folgenden Ergebnis: „Die Kollision mit dem Boden wurde durch eine bewusste und geplante Handlung des Copiloten verursacht, der entschieden hatte Suizid zu begehen während er alleine im Cockpit war.“ (BEA, 2016, S. 109)

Der Absturz ist somit das Ergebnis einer Kombination von Umständen: einerseits die psychische Erkrankung des Co-Piloten, andererseits die fehlende Information darüber bei seinem Arbeitgeber. Ein Einzelfall ist der Absturz aber nicht. Die BEA konnte bei einer Abfrage der Datenbanken für den Zeitraum ab 1980 zwölf Unfälle und Störungen ausmachen, bei denen folgende Kriterien zutrafen: Sie wurden wahrscheinlich durch eine bewusste Handlung eines Besatzungsmitglieds verursacht mit dem Ziel das Flugzeug und das Leben der Insassen aufs Spiel zu setzen, oder bei denen das Verhalten eines Besatzungsmitgliedes durch eine psychische Störung beeinflusst wurde und dadurch Auswirkungen auf die Sicherheit des Fluges hatte (BEA, 2016, S. 80).

Der Absturz der Germanwings Maschine ist nach Sichtung der Liste mit Unfällen und Störungen der schwerwiegendste Vorfall dieser Art, aber ein Einzelfall ist der Absturz nicht. Ein Fall, der sich im November 2013 ereignete, ähnelt dem Germanwings Absturz stark: Ein Flugzeug der Fluglinie LAM stürzte in Namibia ab, nachdem der Co-Pilot das Cockpit verlassen hatte um auf die Toilette zu gehen und der verbliebene Kapitän den

Autopiloten auf einen tödlichen Sinkflug eingestellt hatte. Bei diesem Absturz sind 33 Menschen gestorben. Außergewöhnlich, im negativsten Sinne, macht den Germanwings Absturz die hohe Anzahl an Todesopfern.

Diese Ausführungen über das Geschehen am 24. März 2015 zeigen, dass der absichtliche Absturz und seine Umstände nicht einfach zu bewerten sind. Es handelt sich um eine Kombination von verschiedenen Faktoren, die am Ende dazu geführt haben, dass der Germanwings Flug absichtlich zum Absturz gebracht werden konnte. Der Absturz ist ohne Frage ein schrecklicher Vorfall, der die Lufthansa als Konzernmutter und ihr Tochterunternehmen die Germanwings in ihrer Rolle als Fluggesellschaften an ihrer empfindlichsten Stelle trifft, denn für Sicherheit an Bord der Flugzeuge sind eigentlich die Piloten verantwortlich. Daraus ist für die Lufthansa und Germanwings eine Unternehmenskrise entstanden. Die vorliegende Magisterarbeit beschäftigt sich aber nicht mit dem Krisenmanagement der beiden Unternehmen. Im Fokus stehen stattdessen das Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ und die Frage, ob und wie dieses Thema von in der öffentlichen Kommunikation thematisiert wurde. Dafür ist es zunächst nötig, einen kurzen Blick auf die beiden Unternehmen zu werfen, um den Kontext der Untersuchung besser nachvollziehen zu können.

2.1.2 Die Lufthansa Group – Das Unternehmen

„Die Deutsche Lufthansa AG stellt als Obergesellschaft gleichzeitig die größte operative Einzelgesellschaft der Lufthansa Group dar. Mit Ausnahme der Lufthansa Passage werden die einzelnen Geschäftsfelder in jeweils eigenen Konzerngesellschaften geführt“, heißt es auf der Webseite der Lufthansa Group (Lufthansa Group, 2016d). Im Folgenden wird wenn vom Unternehmen mit allen Tochterunternehmen die Rede ist von der Lufthansa Group gesprochen und wenn die Lufthansa erwähnt wird, so ist damit die Fluggesellschaft gemeint.

Die Unternehmensgeschichte der Lufthansa geht genau 90 Jahre zurück. Die Gründung der ersten Lufthansa fand im Jahr 1926 statt; diese konnte nach dem zweiten Weltkrieg nicht weiterbestehen und wurde 1951 von den Alliierten aufgelöst. Die Lufthansa in ihrer heutigen Form ist erst 1953 in Köln gegründet worden - damals unter dem Namen „Luftag“. Seit August 1954 trägt das Unternehmen schließlich den Namen „Lufthansa“ und übernimmt den Kranich als Firmenlogo von der ursprünglichen Fluggesellschaft. Bis ins Frühjahr 1955 befand sich das Unternehmen im Aufbau; im April des Jahres wurde der erste Linienflug durchgeführt und der regelmäßige Flugbetrieb aufgenommen. Die Flugziele der Lufthansa sind seither über die ganze Welt verteilt.

In den 1990er Jahren steckte das Unternehmen, das sich bis dahin noch hauptsächlich in staatlichen Händen befunden hatte, in einer finanziellen Krise. Deshalb wurden einige Umstrukturierungen vorgenommen um die Lufthansa wieder zu stärken: Im Jahr 1995 wurden die Lufthansa Technik AG, Lufthansa Cargo AG und Lufthansa Systems GmbH als eigenständige Unternehmen ausgegliedert. Im Jahr 1997 folgte außerdem die vollständige Privatisierung der Lufthansa. Die Lufthansa konnte sich so aus der Krise retten und ist bis heute zu einer der größten Fluggesellschaften in Europa gewachsen. (Lufthansa Group, 2016b)

Die Geschäftsfelder der heutigen Lufthansa Group gliedern sich in vier Bereiche auf: (1) die Passage Airline Gruppe (Passagierbeförderung mit den Airlines), (2) die Logistik (Frachtflüge der Lufthansa Cargo), (3) die Technik (Wartungs-, Reparatur- und Überholungsarbeiten der Lufthansa Technik) und (4) das Catering (vor allem Bordservice von LSG Sky Chefs) (Lufthansa Group, 2015a). Dabei ist die Passage Airline Gruppe, zu der die Fluggesellschaften Swiss, Austrian Airlines, Germanwings und Eurowings gehören, das umsatzstärkste Geschäftsfeld der Lufthansa Group (74,3 Prozent am Gesamtumsatz) (Lufthansa Group, 2015a). Auf der Forbes 2000 Liste der größten Unternehmen ist die Lufthansa die größte Fluggesellschaft Deutschlands, die zweitgrößte Europas und weltweit auf Platz Fünf (Forbes, 2016).

Während die Lufthansa vor allem als Qualitätsfluglinie bekannt ist und dieses Image auch pflegt, ist Germanwings eine sogenannte Billigfluggesellschaft. Die Verbindung der beiden deutschen Airlines ist aber einfach erklärt: Die Billigflugairlines Eurowings und Germanwings sind Teil der Lufthansa Passage und hundertprozentige Lufthansa-Töchter. Es wird aufgrund dieser Verbindung alles Folgende immer vor dem Hintergrund betrachtet, dass die beiden Unternehmen nicht voneinander zu trennen sind, sondern gemeinsam in der Krise waren und auch gemeinsame Kommunikation geleistet wurde, auch wenn natürlich an der einen oder anderen Stelle Kommunikation der Lufthansa und der Germanwings und ihrer Stellvertreter getrennt stattgefunden hat. Seit Herbst 2015 werden Eurowings und Germanwings gemeinsam unter einem Dach vermarktet, bei der neuen Eurowings. Das ist Teil des WINGS-Konzepts, mit dem sich die Lufthansa ein Standbein im Billigflugsektor aufbauen möchte. (Lufthansa Group, 2015b; Lufthansa Group, 2015a, S. 46; Eurowings, 2016)

Diese Verschmelzung von Germanwings in eine neue Eurowings war bereits vor dem Absturz des Germanwings Flugs 9525 geplant. Die Recherchen zur öffentlichen Kommunikation von Germanwings nach dem Absturz für die vorliegende Arbeit wurden jedoch nachhaltig von dieser Veränderung beeinflusst, so gibt es beispielsweise die Homepage „www.germanwings.com“ nicht mehr, was die Suche nach Informationen und

Pressemitteilungen teilweise stark erschwerte. Es wird nach einer oberflächlichen Suche nicht deutlich, was genau mit Eurowings und Germanwings überhaupt passiert ist. Dass es eine Verschmelzung der beiden Airlines gegeben hatte und wann das geschehen ist, ist unersichtlich. Es wirkt vielmehr so, als wären Germanwings und all die Informationen, die es auf der Homepage gegeben hat, einfach verschwunden. Nichtsdestotrotz wurde bei der Recherche für diese Magisterarbeit versucht, alle auffindbaren Informationen zu verwerten. Es wird aber deshalb davon abgesehen auf die Germanwings explizit zu verweisen, beispielsweise bei der Interpretation der Ergebnisse, da das Unternehmen zum Zeitpunkt des Verfassens dieser Magisterarbeit nicht mehr existiert.

2.1.3 Nachhaltige Reaktion der Lufthansa Group

Wie bereits erwähnt soll es in der vorliegenden Magisterarbeit nicht um eine Analyse des Krisenmanagements oder der Maßnahmen zur Bewältigung der Krise von Lufthansa und Germanwings gehen. Der Fokus liegt stattdessen auf der Untersuchung der öffentlichen Kommunikation der Luftfahrtbranche und der Medien zur psychischen Gesundheit von Piloten. Die Lufthansa als Konzernmutter hat eine Verantwortung gegenüber den Kunden aber auch ihren Mitarbeitern. Die psychische Gesundheit der Piloten ist somit sowohl Teil des Vertrages zwischen Kunde und dem Unternehmen, als auch Teil der Verantwortung eines Unternehmens gegenüber seinen Mitarbeitern. Die Lufthansa muss Sorge dafür tragen, dass ihre Mitarbeiter gesund sind und es während ihrer Tätigkeit auch bleiben. Dieser Aspekt ist gehört zur unternehmerischen Verantwortung. Bei der Lufthansa, wie bei vielen anderen Unternehmen auch, findet sich dieser Aspekt subsumiert unter dem Thema Nachhaltigkeit. „Corporate Responsibility, das heißt nachhaltiges und verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln, ist ein integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie der Lufthansa Group. Aus Überzeugung sehen wir uns in der Verpflichtung, für Kunden, Mitarbeiter und Investoren mehr Wert zu schaffen und unserer Verantwortung gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft gerecht zu werden“, formuliert es die Lufthansa Group auf ihrer Homepage (Lufthansa Group, 2016b). Deshalb war eine Überlegung zu Beginn der Planung der Magisterarbeit die Nachhaltigkeitsberichte als mögliche Quellen zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ in die Untersuchung miteinzubeziehen. Das war leider aus einem einfachen Grund nicht möglich: Im Bericht aus dem Jahr 2015 wird, so wie es bei Nachhaltigkeitsberichten üblich ist, über das vergangene Jahr berichtet. Da der Absturz im März 2015 stattfand war davon auszugehen, dass erst in der Ausgabe 2016 des Nachhaltigkeitsberichts relevante Informationen zur psychischen Gesundheit von Piloten zu finden sein würden. Der Nachhaltigkeitsbericht 2016 ist jedoch erst im Juli 2016 erschienen, und somit nach Abschluss der empirischen Phase der Magisterarbeit,

weshalb eine Einbeziehung in die Untersuchung nicht mehr möglich war. Es werden hier nun aber trotzdem kurz die Passagen aus den Nachhaltigkeitsberichten vorgestellt, die sich mit dem Absturz und der psychischen Gesundheit von Piloten beschäftigen.

In der Ausgabe 2015 des Nachhaltigkeitsberichts „Balance“ finden sich in unter dem Titel Flugsicherheit und Gesundheitsschutz folgende Informationen zum Absturz. „Für die Lufthansa Group stehen die Sicherheit und die Gesundheit von Fluggästen, Besatzung und Mitarbeitern an erster Stelle. Mit dem Absturz des Germanwings-Flugs 4U9525 am 24. März 2015 ist für den Konzern ein Ernstfall eingetreten, von dem jeder einzelne Mitarbeiter der Lufthansa Group gehofft hatte, dass er nie erfolgen würde“ (Lufthansa Group, 2015a, S. 64). Um den Angehörigen beizustehen hätten sogenannte „Special Assistance Teams“ vor Ort „psychologische Erste Hilfe“ geleistet (Lufthansa Group, 2015a).

Die „Balance“-Ausgabe 2016 führt vor allem die Maßnahmen der Lufthansa nach dem Absturz an: die Unterstützung der Angehörigen, verbesserte Sicherheitsstrukturen und ein neues Verfahren der Cockpitbesetzung. Hinter der Unterstützung verbirgt sich neben finanzieller und psychologischer Soforthilfemaßnahmen auch die Einrichtung eines Hilfsfonds zur Sicherung der Ausbildung von Waisen und Halbwaisen. Mit verbesserter Sicherheitsstruktur wird auf eine neu geschaffene Position (Konzernsicherheitspilot) im Unternehmen verwiesen. Das neue Verfahren der Cockpitbesetzung wurde in Abstimmung mit anderen deutschen Airlines sowie dem Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) beschlossen und meint die nun neue Regelung, dass stets zwei autorisierte Personen im Cockpit anwesend sein müssen. Außerdem nennt die Lufthansa die Einrichtung von Gedenkstätten und Organisation von Gedenkfeiern. Als Letztes zu erwähnen ist die Umweltsanierung der Unglücksstelle zwischen 27. Juli 2015 und 21. Oktober 2015, die zum Ziel hatte den Ursprungszustand bestmöglich wieder herzustellen. (Lufthansa Group, 2016a, S. 70ff)

Zum Thema „psychische Gesundheit“ gibt es Abschnitte, in denen die Lufthansa ihre Sozialberatungsleistungen vorstellt. In „Balance 2014“ und „Balance 2015“ wird das noch unter der Überschrift „Arbeits- und Gesundheitsschutz“ aufgehängt, in „Balance 2016“ unter „Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz“ (Lufthansa Group, 2014, S. 100; 2015a, S. 88; 2016a, S. 92)

In „Balance 2014“ stellt die Lufthansa außerdem Folgendes vor: „Seit 1985 dient die Lufthansa Sozialberatung den Mitarbeitern des Konzerns als zentrale Anlaufstelle bei privaten, finanziellen und familiären Probleme sowie bei Konflikten am Arbeitsplatz“ (Lufthansa Group, 2014, S. 100). Darunter fallen unter anderem „individuell psychosoziale

Beratung“ aber auch „Schulungen – Workshops – Informationsveranstaltungen“ und „Teamberatung und Konfliktmoderation“ (Lufthansa Group, 2014, S. 101). In „Balance 2015“ erklärt das Unternehmen „da Krisen- und Konfliktsituationen jeden treffen können, gibt es die Lufthansa Sozialberatung“ (Lufthansa Group, 2015a, S. 88). Im aktuellsten Nachhaltigkeitsbericht heißt dieser Bereich bei der Lufthansa nun „Psychosoziale Beratung“ und wird „als freiwillige Sozialleistung des Luftfahrtunternehmens“ präsentiert für das „Experten des Bereichs den Mitarbeitern und Führungskräften bei Problemen am Arbeitsplatz, bei Krisen- und Konfliktsituationen sowie bei privaten, finanziellen oder familiären Schwierigkeiten unterstützend zur Seite“ stehen sollen (Lufthansa Group, 2016a, S. 93). Die Botschaft bzw. die Leistungen bleiben ähnlich. Inwiefern eine Umbenennung dieses Bereichs der „freiwilligen Sozialleistung“ der Lufthansa eine Reaktion auf den Absturz ist, kann an dieser Stelle nicht geprüft werden. Es ist aber nicht auszuschließen, dass die Lufthansa damit Konsequenzen ziehen möchte und das auf diese Weise außenwirksam darstellt.

Zusammenfassend kann für die letzten drei Nachhaltigkeitsberichte der Lufthansa festgehalten werden, dass auf den psychischen Gesundheitszustand der Mitarbeiter lediglich im Rahmen der Vorstellung der sozialen Beratungsstelle eingegangen wird. Bei den präsentierten Maßnahmen handelt es sich vor allem um Präventionsmaßnahmen und Informationsangebote für Kriseninterventionen und Konfliktberatung. Im Kontext des Absturzes werden psychologische Gesundheits-Aspekte nur als Teil der angebotenen Hilfe für die Angehörigen erwähnt.

2.2 Wichtige Begriffsklärungen

2.2.1 Öffentliche Kommunikation

Um eine Analyse der öffentlichen Kommunikation zum Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ nach dem Absturz des Germanwings Fluges durchführen zu können, ist es unerlässlich an dieser Stelle zu klären, was „öffentliche Kommunikation“ überhaupt ist. Der Frage nach einer Definition der Funktionsweisen von Kommunikation ist ohne Zweifel viel Literatur gewidmet und es gilt dabei mehrere wichtige Aspekte zu beachten. An dieser Stelle und für diese Magisterarbeit ist es aber wichtig, sich auf eine ausgewählte Definition von Kommunikation zu beschränken und für das weitere Vorhaben eine Begriffsklärung festzulegen. Pürer beschreibt die folgenden Merkmale von Kommunikation als wesentlich:

„In dem hier verstandenen Sinne besteht Kommunikation in einer vereinfachten Form aus mindestens vier Elementen, nämlich: einem Sender (Kommunikator), einem Kommunikationsinhalt (Aussage, Mitteilung, Botschaft), einem Kanal, über den der Inhalt vermittelt wird (Medium) sowie einem Empfänger (Rezipient). Der

Kommunikationsvorgang läuft – vereinfacht dargestellt – so ab, dass der Sender eine Information verschlüsselt (encodiert), sprachlich an den Kommunikationspartner übermittelt und der Empfänger die übermittelte Botschaft erfasst und entschlüsselt (decodiert)“ (Pürer, 2003, S. 60).

Diese Art Kommunikation zu beschreiben ist zwar eher technisch, hilft aber dennoch dabei, den grundlegenden Prozess von Kommunikation zusammenzufassen: Ein Kommunikator sendet eine verschlüsselte Aussage über ein Medium an einen Rezipienten, der die Aussage erfasst und dann entschlüsselt. Hier sind alle wesentlichen Begriffe enthalten, die zu nennen sind, wenn über eine Definition von Kommunikation diskutiert wird. Für die Magisterarbeit wird von der Kommunikations-Definition deshalb das Folgende übernommen: Der Sender einer Botschaft ist als Kommunikator zu bezeichnen, der Empfänger einer Aussage als Rezipient. Die Kommunikationsinhalte werden über Medien an den Rezipienten vermittelt. Dies ist selbstverständlich nicht die einzige Beschreibung von Kommunikation, die man heranziehen kann, aber sie wurde ausgewählt, weil sie die für die Magisterarbeit relevanten Elemente am besten zusammenfasst. Nachdem nun klar ist was und wer Teil von Kommunikation ist, kann es jetzt um die Beschreibung von öffentlicher Kommunikation gehen. Dabei ist es wichtig, die Abgrenzung zur Massenkommunikation zu klären.

Pürer stellt das folgendermaßen dar, Massenkommunikation „im herkömmlichen Sinn (Zeitung, Zeitschrift, Radio, Fernsehen) ist eine Form öffentlicher, indirekter und einseitiger Kommunikation. Sie bedient sich technischer Verbreitungsmittel und wendet sich an ein disperses (d.h. räumlich und/oder raum-zeitlich verstreutes) Publikum“ (Pürer, 2003, S. 73). Hier zeigt sich, dass es sich bei Massenkommunikation um das handelt, was klassischerweise unter medialer Kommunikation verstanden wird. Die dabei relevanten Medien sind Zeitung, Radio, Fernsehen und Zeitschrift, die öffentlich Aussagen verbreiten. Die im deutschsprachigen Raum am meisten verbreitete Definition von Massenkommunikation stammt von Maletzke:

„Unter Massenkommunikation verstehen wir jede Form der Kommunikation, bei der Aussagen öffentlich (also ohne begrenzte und personell definierte Empfängerschaft) durch technische Verbreitungsmittel (Medien) indirekt (also bei räumlicher oder zeitlicher oder raumzeitlicher Distanz zwischen den Kommunikationspartnern) und einseitig (also ohne Rollenwechsel zwischen Aussagendem und Aufnehmendem) an ein disperses Publikum (im soeben erläuterten Sinne) vermittelt werden.“ (Maletzke, 1963, S. 32; zur Bedeutung vgl. Pürer, 2003, S. 80; Kunczik & Zipfel, 2005, S. 49f).

Maletzke betont hier also, dass Massenkommunikation (1) öffentlich stattfindet, es (2) dafür ein Medium zur Verbreitung braucht, mit dem Aussagen (3) indirekt und (4) einseitig an ein (5) disperses Publikum vermittelt werden. Das disperse Publikum ist durch die folgenden Eigenschaften geprägt: (1) viele Personen, die sich gemeinsam einer

Massenkommunikation zuwenden, die (2) über Massenmedien vermittelt wird und (3) die sich nicht alle am selben Ort aufhalten (müssen) (Maletzke, 1963, S. 28f). Zur Bedeutung der Massenkommunikation hält Pürer abschließend fest: „Unbestreitbar ist, dass Massenkommunikation in modernen Gesellschaften zum Alltäglichen geworden ist und in zahlreiche Bereiche der Gesellschaft, aber auch in das Leben des Einzelnen eindringt. So können Massenmedien zweifellos zu einer beträchtlichen Erweiterung unseres geistigen Horizonts beitragen und uns mit Informationen versorgen, die wir sonst nicht in Erfahrung bringen“ (Pürer, 2003, S. 83). An dieser Stelle soll nun keine Wiedergabe der Entwicklung von theoretischen Konzepten der Massenkommunikation stattfinden. Die Wichtigkeit und die möglichen Wirkungen der Massenkommunikation auf Wissen, Einstellungen und Meinungen der Rezipienten ist Gegenstand vieler Forschungs- und Theoriearbeiten, die hier nicht zum Gegenstand gemacht werden. Massenkommunikation ist hier abschließend als über Massenmedien vermittelte Form der öffentlichen Kommunikation zu bezeichnen.

Die Abgrenzung von Massenkommunikation und öffentlicher Kommunikation ist nach Ansicht der Autorin der Magisterarbeit bei Bentele, Brosius und Jarren besonders gut nachzuvollziehen. In ihrem Handbuch definieren die Autoren öffentliche Kommunikation so: „Der zentrale Begriff ‚Öffentliche Kommunikation‘ bezeichnet dabei in diesem Kontext Kommunikationsprozesse und -strukturen, die öffentlich stattfinden und häufig – aber nicht zwingend – durch Massenmedien vermittelt sind“ (Bentele, Brosius, & Jarren, 2003, S. 7). Öffentliche Kommunikation schließt also jede Kommunikation ein, die öffentlich stattfindet, es werden keine Grenzen bei den Vermittlungsformen (Massenmedien) oder beim Publikum gesetzt. Der Massenkommunikation setzen die Autoren dabei folgende Grenze: „Die bewusste Wahl dieses Begriffs signalisiert dabei nicht nur, dass zu den Gegenständen des Fachs beispielsweise auch Kommunikationsprozesse gehören, die mit dem Begriff „Massenkommunikation“ nicht mehr einzufangen sind, so z.B. viele Bereiche interner und externer Kommunikation von Unternehmen und anderen Organisationen“ (Bentele et al., 2003, S. 7). Die Definition von öffentlicher Kommunikation ist damit sehr breit angelegt und schließt alle Kommunikationsformen ein, die öffentlich stattfinden. Diese Sichtweise der öffentlichen Kommunikation ist mit der Idee dieser Magisterarbeit am besten zu vereinbaren. Es werden im öffentlichen Kommunikationsprozess nach dem Germanwings Absturz zweifellos auch massenmediale Kommunikationsinhalte interessant sein, das Erkenntnisinteresse ist aber breiter ausgelegt: Im Fokus steht die gesamte öffentliche Kommunikation mit dem Blick auf die Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten. Da es bei einer Magisterarbeit selbstverständlich Grenzen des Machbaren gibt, wurden von der Autorin Kommunikationsbereiche ausgewählt, die zur Beantwortung der forschungsleitenden Fragen als besonders erkenntnisreich erscheinen. Die geplante Analyse der Kommunikation zieht ihre erste

Grenze deshalb bei der Luftfahrtbranche. Hier sind verschiedene Kommunikatoren (Piloten Verbände, Flugsicherheitsbehörden, etc.) als relevant erachtet worden, die ausführlichen Erklärungen zur Auswahl der Kommunikatoren sind im Kapitel 4.1 Die Input-Output-Analyse und den Erläuterungen des methodischen Vorgehens nachzuvollziehen. Mit der folgenden Abbildung soll die Auswahl der Kommunikationsbereiche veranschaulicht werden.



Abbildung 1 Eigene Darstellung, interessante Bereiche der öffentlichen Kommunikation

Diese Abbildung soll aufzeigen, dass es innerhalb der gesamten öffentlichen Kommunikation nach dem Germanwings Absturz zwei Bereiche gibt, die für die Magisterarbeit besonders relevant sein können und daher in den Fokus der Untersuchung gerückt werden. Auf der einen Seite stehen die Kommunikationsinhalte von Vertretern der Luftfahrt in Form von Pressemitteilungen, dabei sind auch die betroffene Lufthansa und Germanwings eingeschlossen. Auf der anderen Seite stehen die Inhalte der Medienberichterstattung, innerhalb der einzelne Zeitungsartikel genauer betrachtet werden sollen.

Die „öffentliche Kommunikation“ umfasst in dieser Magisterarbeit somit jegliche öffentliche Kommunikation nach dem Germanwings Absturz, mit einem für das Forschungsvorhaben gezogenen Kreis um bestimmte Akteure innerhalb der gesamten öffentlichen Kommunikation über den Flugzeugabsturz. Dieser Kreis umfasst sowohl massenmedial verbreitete Inhalte von Zeitungen als auch über Pressemitteilungen kommunizierte Aussagen der Luftfahrtbranche.

2.2.2 Tabu-Themen

Die vorliegende Magisterarbeit hat zum Ziel, die öffentliche Kommunikation nach dem Germanwings Absturz auf das Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ fokussiert zu untersuchen. Was genau mit öffentlicher Kommunikation gemeint ist, wurde im vorherigen Abschnitt erklärt und für die Magisterarbeit festgelegt. Der nächste Begriff, der Klärung bedarf um die relevanten Aspekte für das geplante Vorhaben abzudecken ist der Begriff „Tabu-Thema“.

Die Definition von „Tabu“ ist laut Duden: „Unantastbares; (allgemein:) etwas, wovon man nicht sprechen darf“ (Duden, 1989). Das Wort stammt aus dem Polynesischen und bezeichnet heilige unberührbare Dinge, die aus religiöser Scheu dem sprachlichen Zugriff verboten seien“ (Duden, 1989). Ein Thema ist nach dem Duden definiert als: „Aufgabe (zu behandelnder) Gegenstand; Gesprächsstoff; Leitgedanke, Leitmotiv“ (Duden, 1989). Ein Tabu-Thema kann also kurz gesagt als ein Gegenstand, über den nicht gesprochen werden darf, festgelegt werden.

Was unter Tabu-Themen im kommunikationswissenschaftlichen Kontext zu verstehen ist, lässt sich nach Marcinkowski wie folgt erklären: „Tabuisierte Themen sind solche, die (je nach den Randbedingungen) aus der Kommunikation auszuschließen oder jedenfalls nicht in allen Situationen aufzugreifen sind. Man denke etwa an Sex, Geld, Religion, Privates, Inneres, Geschmack, Sterben, Tod, u.ä.“ (Marcinkowski, 1993, S. 74). Die Tabu-Themen zeichnen sich also dadurch aus, dass über sie kaum oder wenig Kommunikation stattfindet. Dabei ist allerdings Folgendes zu beachten „Themen sind selten als solche tabuisiert, wohl aber wegen Art und Weise ihrer Behandlung“ (Marcinkowski, 1993, S. 75). Damit versucht Marcinkowski auszudrücken, dass die Einordnung und Betrachtung einer Sache als Thema oder Tabu-Thema oft von der Darstellung abhängt. Dabei ist es auch kulturell unterschiedlich, was als Tabu-Thema gilt und was nicht. Spoo formuliert die Grenze zwischen Thema und Tabu-Thema folgendermaßen: „Tabu sind nicht x-beliebige Themen – warum sollten Nebensächlichkeiten Tabu sein? Tabu sind vielmehr gerade Themen, denen ein größtes öffentliches Interesse zukommt“ (Spoo, 1971, S. 120). Nach Spoo sind es also gerade die Tabu-Themen, die eigentlich für viele Menschen von Interesse sind. Marcinkowski beschreibt den Kontext von Tabus in der Massenkommunikation wie folgt: „Von Tabuthemen zu unterscheiden sind regelrecht tabuisierte Sachverhalte, vor allem Geheimnisse. Sie bilden eine systematische Grenze für publizistische Thematisierung“ (Marcinkowski, 1993, S. 75). Tabu-Themen finden bei der Herstellung von Öffentlichkeit oft keine Erwähnung, obwohl sie möglicherweise genau das thematisieren, was eigentlich interessant scheint. Oder wie Spoo zusammenfasst: „Das Ausgefallene, Absonderliche, Elitäre, Exzentrische, Ausgestoßene, Anomale wird in

Millionenaufgabe zum Gegenstand des Staunens gemacht. Das Alltägliche ist der öffentlichen Erörterung entzogen“ (Spoo, 1971, S. 120).

Tabu-Themen, so erklären es die hier zitierten Quellen sehr anschaulich, sind also Themen, die zwar beim Menschen eine große Neugier hervorrufen, aber in der Öffentlichkeit nicht erwähnt werden sollen oder dürfen. Die Psyche und die psychische Gesundheit sind als Tabu-Themen in der Gesellschaft zu betrachten. Diese Themen werden gemieden und ignoriert, was auf einer gesellschaftlichen, sozialen Ebene zu einer Stigmatisierung von psychisch Erkrankten führen kann. Auf Stigmata im Speziellen wird deshalb später ausführlicher eingegangen. Tabu sind psychische Krankheiten genauso wie die entsprechenden Therapieformen. Doch auch die psychische Gesundheit als sensibler und schützenswerter Gesundheitsbereich beim Menschen scheint tabuisiert. So wie die psychische Gesundheit von Zug- oder Busfahrern ist die psychische Gesundheit von Piloten Voraussetzung für die Ausführung ihres Berufes. Der Gedanke hinter dem Vorhaben dieser Magisterarbeit ist, dass es sich bei der psychischen Gesundheit von Piloten wahrscheinlich um ein Tabu-Thema handelt und es deshalb hoch spannend ist, die öffentliche Kommunikation daraufhin zu untersuchen und eine Thematisierung zu überprüfen.

2.2.3 Psychische Gesundheit

Hand in Hand mit dem Begriff Tabu-Thema geht in dieser Magisterarbeit die psychische Gesundheit. Sie soll deshalb Gegenstand dieses Abschnitts sein. Gesundheit definiert die World Health Organization (kurz WHO) in ihrer Verfassung aus dem Jahr 1946 folgendermaßen: „Health is a state of complete physical, mental and social well-being and not merely the absence of disease or infirmity“ (WHO, 2014, S. 1). Gesundheit ist demnach ein Zustand des Wohlbefindens und damit mehr als die Abwesenheit von Gebrechen oder Krankheiten. Ein wichtiger Bestandteil von Gesundheit, der hier bereits genannt wird, ist das geistige Wohlbefinden, gleichzusetzen mit der psychischen Gesundheit. Die WHO definiert diese so: „Mental health is a state of well-being in which an individual realizes his or her own abilities, can cope with the normal stresses of life, can work productively and is able to make a contribution to his or her community“ (WHO, 2014b). In einem Artikel in der Zeitschrift „World Psychiatry“ schlagen Galderisi und ihre Kollegen außerdem folgende alternative Definition vor:

„Mental health is a dynamic state of internal equilibrium which enables individuals to use their abilities in harmony with universal values of society. Basic cognitive and social skills; ability to recognize, express and modulate one's own emotions, as well as empathize with others; flexibility and ability to cope with adverse life events and function in social roles; and harmonious relationship between body and mind represent important components of mental health which contribute, to varying degrees, to the state of internal equilibrium.” (Galderisi, Heinz, Kastrup, Beezhold, & Sartorius, 2015, S. 213f)

Psychische Gesundheit sei ein dynamischer Zustand inneren Gleichgewichts, der es Individuen ermöglicht, ihre Fähigkeiten im Einklang mit universellen Werten der Gesellschaft zu nutzen. Dazu gehören grundlegende soziale und kognitive Fähigkeiten: seine eigenen Emotionen erkennen, ausdrücken und regulieren zu können, aber auch Empathie mit anderen empfinden zu können, flexibel mit negativen Lebensereignissen umgehen zu können und soziale Rollen einnehmen zu können. Dies seien alles Bestandteile einer harmonischen Beziehung zwischen Körper und Geist, die, in unterschiedlichem Ausmaß, zu einem Zustand inneren Gleichgewichts beitragen. Bei der von Galderisi et al. vorgeschlagenen Definition liegt der Fokus auf der Balance und Ausgewogenheit. Diese ist für alle inneren Vorgänge und Zustände wichtig. Eine permanente innere Ausgeglichenheit des Individuums ist selbstverständlich nicht sehr realistisch, weshalb auch Flexibilität und Anpassungsfähigkeit in herausfordernden Situationen als wichtige Teile der psychischen Gesundheit hervorgehoben werden.

Gemeinsam haben die Definitionen von der WHO und Galderisi et al., dass psychische Gesundheit als Voraussetzung betrachtet wird, um mit Stress und Herausforderungen im alltäglichen Leben umgehen zu können. Psychische Gesundheit ist ein Zustand, der von vielen Faktoren abhängt und dessen Bedeutung die WHO folgendermaßen beschreibt:

„Mental health and well-being are fundamental to our collective and individual ability as humans to think, emote, interact with each other, earn a living and enjoy life. On this basis, the promotion, protection and restoration of mental health can be regarded as a vital concern of individuals, communities and societies throughout the world” (WHO, 2014b).

Die Rolle, die psychische Gesundheit im Leben eines Menschen spielt, liegt somit unter anderem in der individuellen und gemeinschaftlichen Fähigkeit als Menschen zu denken, Gefühle auszudrücken, miteinander zu interagieren, den Lebensunterhalt zu verdienen und das Leben genießen zu können. Die Förderung, der Schutz und die Wiederherstellung von psychischer Gesundheit seien zentrale Anliegen von Individuen, Gemeinschaften und Gesellschaften auf der ganzen Welt. Psychische Gesundheit kann als eine der Grundvoraussetzungen gesehen werden, um ein erfülltes Leben führen zu können.

Psychische Gesundheit im Arbeits- und Organisationskontext

Im Arbeitskontext werden, wenn von psychischer Gesundheit die Rede ist, üblicherweise andere Aspekte betont als in der allgemeinen Definition. Die folgende Aussage fasst die im Arbeitskontext wichtigen Aspekte gut zusammen. „Die Begriffe ‚Belastung‘, ‚Beanspruchung‘ und ‚Stress‘ werden in der Alltagssprache häufig synonym verwendet, wobei sie zumeist eher negativ konnotiert sind“ (Kauffeld & Hoppe, 2014, S. 243). Belastung, Beanspruchung und Stress müssen nach Kauffeld und Hoppe aber keineswegs nur negative Folgen haben, je nach Situation und Individuum kann durchaus auch von einer positiven, anregenden Auswirkung ausgegangen werden (Kauffeld & Hoppe, 2014, S. 244). Die internationale Norm „DIN EN ISO 10075-1“ definiert: „Begriffe im Bereich der psychischen Arbeitsbelastung und behandelt dabei die psychische Belastung und Beanspruchung, die kurz- und langfristigen Wirkungen und die positiven und negativen Folgen der psychischen Beanspruchung“ (DIN-Normenausschuss Ergonomie, 2015). Es heißt darin: „Als psychische Belastung wird die Gesamtheit aller erfassbaren Einflüsse, die von außen auf den Menschen einwirken, verstanden (Normenausschuss Ergonomie im Deutschen Institut für Normung, 1987)“ (zitiert nach Kauffeld & Hoppe, 2014, S. 243). Unter Beanspruchung wiederum wird verstanden: „Als psychische Beanspruchung bezeichnet man die individuellen, zeitlich unmittelbaren Auswirkungen der psychischen Belastung auf den Menschen (Normenausschuss Ergonomie im Deutschen Institut für Normung, 1987)“ (zitiert nach Kauffeld & Hoppe, 2014, S. 243). Individuell sind dabei jedoch die Auswirkungen, die Belastung und Beanspruchung auf das Individuum haben können. Im Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) § 4 heißt es: „Der Arbeitgeber hat bei Maßnahmen des Arbeitsschutzes von folgenden allgemeinen Grundsätzen auszugehen: 1. Die Arbeit ist so zu gestalten, daß eine Gefährdung für das Leben sowie die physische und die psychische Gesundheit möglichst vermieden und die verbleibende Gefährdung möglichst gering gehalten wird“ (Deutscher Bundestag, 1996). Der Arbeitgeber muss also dafür sorgen, dass seine Mitarbeiter während ihrer Tätigkeit (psychisch) gesund bleiben. Besonders schwer wiegt die psychische Gesundheit, wenn es um Berufe geht, bei deren Ausführung das Leben anderer Menschen von einer korrekten und verantwortungsbewussten Verhaltensweise des Jeweiligen abhängt. Abgesehen von beispielsweise Ärzten, Zugführern und Busfahrern gilt dies somit auch für Piloten, die eine große Verantwortung gegenüber den Passagieren in den Flugzeugen tragen. Berufe, bei denen die Personen eine große Verantwortung tragen, können im Umkehrschluss auch zu einer höheren Belastung und Beanspruchung führen, obwohl es gerade bei diesen Berufen besonders wichtig ist die Erhaltung der psychischen Gesundheit am Arbeitsplatz sicherzustellen.

Psychische Gesundheit von Piloten

Die psychische Gesundheit von Piloten kann, wie im Vorangegangenen erläutert, also aufgrund der hohen Verantwortung als besonders relevant gesehen werden. Es wird nun eine Studie vorgestellt, die den aktuellen Forschungsstand zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ zusammenfasst. Die Autoren unterstreichen deren Bedeutung so: „Pilots are required to maintain optimum physical and psychological fitness. High levels of responsibility for manoeuvring aircraft, transporting other crew and passengers, coping with demands and decisions, all require mental capability, excellent health, and emotional stability“ (Bor, Field, & Scragg, 2002, S. 244).

Zunächst einmal beschreiben Bor et al. die Besonderheiten des Berufsalltags und -umfelds der Piloten. Die Ausbildung wird als intensiv beschrieben und die typischen Aufgaben eines Piloten würden eine gute körperliche Gesundheit und psychische Stabilität voraussetzen. Der Arbeitsalltag der Piloten ist geprägt von einem komplexen System, geleitet von Regeln und Vorschriften. Weitere Herausforderungen sind das Arbeiten innerhalb kleiner Teams, der außergewöhnliche, vor allem aber sehr kleine Arbeitsplatz und die Schichtarbeit. Piloten müssten in ihrem Beruf sehr gut mit Stress und großer Verantwortung umgehen können. (Bor et al., 2002, S. 240)

Aufgrund dieser vielfältigen und herausfordernden Besonderheiten des Berufsalltages ist es nur konsequent, Piloten vor ihrer Einstellung besonders sorgfältig auszuwählen. „The psychological requirements for medical certification state that pilots must not be suffering from any mental disorders, neurological conditions, or be dependent upon alcohol or recreational drugs“ (Bor et al., 2002, S. 242f). Die psychologischen Anforderungen an Piloten sind unter anderem, dass sie an keinen psychischen Störungen, neurologischen Erkrankungen oder Abhängigkeiten von Alkohol oder Drogen leiden. Diese psychologischen Voraussetzungen werden vor Beginn der Ausbildung und im Laufe der Karriere wiederholt überprüft. Bor et al. stellen aber dennoch fest: „The most commonly presenting psychological problems in aircrew are addictive behaviour (e.g. alcohol abuse), anxiety, marital conflict, somatization, depression and phobic reactions“ (Bor et al., 2002, S. 245). Obwohl es von größter Wichtigkeit ist, dass Piloten psychisch und physisch gesund sind, wenn sie ein Flugzeug steuern, sind auch sie häufig von Suchterkrankungen und Angststörungen betroffen. Gerade Alkoholmissbrauch sei ein bekanntes Problem unter Piloten. Generell sei festzuhalten, dass nicht alle psychischen Erkrankungen bei Überprüfungen sehr einfach zu entdecken oder vorherzusehen sind. (Bor et al., 2002, S. 245)

Als eine der drastischsten Auswirkungen, die psychische Erkrankungen von Piloten haben können, wird auch der Pilotensuizid im Flugzeug diskutiert. Es sei zwar nur ein geringer Prozentsatz, doch es kämen immer wieder Abstürze vor, bei denen ein Pilotensuizid nicht auszuschließen sei. Hilfreich könnte es deshalb für die Gesundheitsbeurteilungen von Piloten sein, zukünftig Risikofaktoren mit zu erheben. Allerdings sollte auch klar sein: „Although pilots can be trained to look out for signs of mental illness in their colleagues, they may not necessarily be skilled in identifying the signs of depression when these are either concealed or sub-clinical“ (Bor et al., 2002, S. 252). Es sei demnach auch nach einer speziellen Schulung nicht zwingend möglich für das Umfeld zu erkennen, wenn etwas mit der psychischen Gesundheit eines Kollegen nicht stimmt. (Bor et al., 2002, S. 251f)

Die Autoren zweifeln, ob es jemals eine narrensichere Methode geben kann um Piloten, die gefährdet sind psychische Erkrankungen zu entwickeln, zu identifizieren. Es sei aber wichtig, den Piloten am Arbeitsplatz den Zugang zu psychologisch ausgebildeten Therapeuten und Ärzten zu ermöglichen und ein Umfeld zu schaffen, das diese ermutigt, die Gesundheitsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen. (Bor et al., 2002, S. 253)

Entsprechend den vorher diskutierten Definitionen von Belastung und Beanspruchung kann der Beruf von Piloten an dieser Stelle als besonders herausfordernd charakterisiert werden, weshalb Anwärter auch erst nach sorgfältigen Tests eingestellt werden. Die Anforderungen verlangen kognitive Kapazitäten und ein gutes Management von Stress und Verantwortung, denn Piloten stehen unter einem hohen Druck während ihrer Tätigkeit. Piloten sind, wie jede andere Berufsgruppe, nicht davor gefeit psychisch zu erkranken, inwieweit der Beruf selbst negative Auswirkungen auf die psychische Gesundheit hat, kann bisher noch nicht kausal nachvollzogen werden. Als Maßnahme um die psychische Gesundheit im Blick zu halten, gibt es Überprüfungen, Testungen und Vorschriften, die den Airlines gesetzlich auferlegt sind oder von ihnen selbst eingeführt wurden. Sie sollen auch verhindern, dass Piloten am Steuer eines Flugzeugs sitzen, die nicht mehr in der Lage sind zu fliegen, weil sie beispielsweise psychisch erkrankt sind.

2.2.4 Depressionen

Der nächste wichtige Begriff, der thematisch eng mit der psychischen Gesundheit und dem Vorhaben dieser Magisterarbeit verbunden ist, ist eine mögliche psychische Erkrankung des Co-Piloten der Germanwings Maschine. Diese kann im Nachhinein natürlich nur schwer festgestellt werden. Die BEA hat aus ihrer Untersuchung geschlossen: „am Tag des Unfalls litt der Copilot noch immer an einer psychiatrischen Störung, die wahrscheinlich eine psychotisch depressive Episode war und nahm

psychotropische Medikamente ein“ (BEA, 2016, S. 96). Und auch in der Öffentlichkeit wurde der Co-Pilot vor allem mit Depressionen in Verbindung gebracht.

Im „International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems“ (ICD), dem Diagnoseklassifikationssystem der WHO, werden Depressionen zu den affektiven Störungen gezählt. Hauptsymptome der affektiven Störungen sind eine Veränderung der Stimmung oder des Affekts. Depressionen werden im ICD hauptsächlich nach Schweregrad (leicht, mittelgradig, schwer) und Häufigkeit (einmalig, wiederholt, chronisch) unterschieden. (WHO, 2016a)

Depressive Störungen zeichnen sich durch eine Reihe von verschiedenen Symptomen aus. Sie können in emotionale, kognitive, physiologisch-vegetative und behaviorale (verhaltensbezogene) oder motorische Symptome unterschieden werden. Zu den emotionalen Symptomen zählen Gefühle von Traurigkeit, Niedergeschlagenheit, Ängstlichkeit, Verzweiflung, Schuld, Schwerkut, Reizbarkeit, Leere und Gefühllosigkeit. Die kognitiven Symptome bestehen unter anderem aus Grübeln, Pessimismus, negative Gedanken, Zweifel, Suizidgedanken, Konzentrations- und Gedächtnisschwierigkeiten und übermäßige Besorgnis um die körperliche Gesundheit. Bei den physiologisch-vegetativen Symptomen sind Energielosigkeit, Müdigkeit, Antriebslosigkeit, Weinen, Schlafstörungen, Appetitlosigkeit, Gewichtsverlust, innere Unruhe, Spannung und Reizbarkeit zu nennen. Die behavioralen oder motorischen Symptome umfassen verlangsamte Sprache und Motorik, Suizidhandlungen, kraftlose, gebeugte, spannungslose Körperhaltung oder nervöse, zappelige Unruhe und starre, maskenhafte, traurige Mimik. Bestehen die Symptome über einen Zeitraum, in einer Intensität und Beständigkeit, dass sie behandlungsbedürftig scheinen, so wird von einer depressiven Störung gesprochen. (Beesdo-Baum & Wittchen, 2011, S. 880)

Anhand der Vielzahl und Bandbreite der Symptome wird ersichtlich, dass Depressionen nicht einfach nur eine ausgeprägte Traurigkeit umschreiben; sie wirken sich auf den Organismus in seiner Gesamtheit aus (Beesdo-Baum & Wittchen, 2011, S. 881). Depressionen sind eine schwere Erkrankung, die nichts mit Schwäche oder mangelndem Durchhaltevermögen zu tun hat. Je nach Schwere der Symptome der Erkrankung kann vermutet werden, dass es schwierig bis nahezu unmöglich werden kann mit den Anforderungen des Alltags umzugehen. Ganz zu schweigen von der Schwierigkeit, den Belastungen und Beanspruchungen an einem Arbeitsplatz gerecht zu werden.

Die WHO schätzt, dass knapp fünf Prozent der Weltbevölkerung von Depressionen betroffen sind, also etwa 350 Millionen Menschen. Die Erkrankung ist mittlerweile einer der Hauptverursacher von Arbeitsunfähigkeit und der globalen Krankheitslast.

Depressionen sind, gerade wenn sie länger andauern, als schwerwiegende Krankheit zu bewerten, die im schlimmsten Fall einen Suizid zur Folge haben kann. (WHO, 2015a)

2.2.5 Suizid / Suizidalität / Werther-Effekt

Neben und aufgrund von möglichen Depressionen ist der Co-Pilot mit dem Begriff des Suizids in Verbindung gebracht worden. Es ist deshalb der nächste Begriff, der im Zuge dieser Magisterarbeit geklärt werden soll. Dabei geht es nicht darum, innerhalb dieser Arbeit zu erörtern, ob der Absturz des Germanwings Flugs als Suizid des Co-Piloten zu bewerten ist oder nicht. Vielmehr gilt es, den Begriff zu definieren, weil er Teil der Medienberichterstattung und eng mit der psychischen Gesundheit und Krankheit verbunden ist.

Der Suizid ist nach dem Duden als „das Töten seiner selbst“ zu verstehen, das Wort ist gleichbedeutend mit Selbstmord oder Selbsttötung (Duden, 2016b). Wolfersdorf definiert Suizid als „eine selbst verursachte bzw. veranlasste selbstschädigende Handlung“, bei der durch die angewandte Methode der eigene Tod als Ziel erwartet und erwünscht wird (Wolfersdorf, 2008, S. 1321). Der Suizid, die Selbsttötung, ist dabei als beabsichtigtes Handeln zu verstehen. Abzugrenzen vom Suizid ist der Begriff Suizidalität, dieser „meint die Summe aller Denk-, Verhaltens- und Erlebensweisen von Menschen, die in Gedanken, durch aktives Handeln oder passives Unterlassen oder durch Handelnlassen den eigenen Tod anstreben bzw. als mögliches Ergebnis einer Handlung in Kauf nehmen“ (Wolfersdorf, 2008, S. 1321). Suizidalität umfasst damit die Auseinandersetzung mit dem eigenen Tod in jeglicher Form. Sie kann von der zeitlichen Logik her als kognitiver Zustand vor dem Suizid gesehen werden, in dem die Entscheidung ob es zur Vollendung des Suizids kommt, noch nicht getroffen ist.

„Geht man davon aus, dass Suizidalität ein allen Menschen mögliches Denken, Verhalten und Erleben ist, stellt sich die Frage, was den einzelnen Menschen näher an die Umsetzung von Todes- und Ruhewünschen oder Suizidideen in suizidale Handlung heranzuführen mag. Eine psychische Erkrankung ist dabei der zentrale Risikofaktor, eng verbunden mit der Psychopathologie, die für sich selbst bereits näher an Suizidalität bringt (z. B. ausgeprägte Hoffnungslosigkeit, akustische Halluzinationen wie Stimmen, die zum Suizid auffordern, pseudoaltruistische Überlegungen bei der Depression u. ä.).“ (Wolfersdorf, 2008, S. 1322)

Weitere Risikofaktoren für vollendete Suizide sind unter anderem männliches Geschlecht, niedriger sozioökonomischer Status und Arbeitslosigkeit unter den statistischen Merkmalen (Teismann & Dormann, 2013, S. 300). Teismann und Dormann stellen außerdem fest, dass in den meisten Fällen eine psychische Erkrankung vorliegt, allen voran sind dabei affektive Störungen, also auch Depressionen, zu nennen (Teismann & Dormann, 2013, S. 300).

Laut WHO sterben jährlich etwa 800.000 Menschen weltweit, weil sie Suizid begehen. Bei der Gruppe der 15- bis 29-Jährigen ist Suizid mittlerweile die zweithäufigste Todesursache (WHO, 2015b). Der gewollte Tod des Co-Piloten am Steuer des Germanwings Flugzeugs ist nach diesen Definitionen durchaus als Suizid zu charakterisieren, da von Seiten der Ermittler davon ausgegangen wird, dass es ein absichtliches Handeln des Co-Piloten war. Wie aber passt der Tod der 149 anderen Personen an Bord des Flugzeugs in dieses Bild? Wolfersdorf geht auf diese Thematik folgendermaßen ein: „Der ‚erweiterte Suizid/Suizidversuch‘ meint die Mitnahme einer anderen Person in die eigene suizidale Handlung. (...) Man kann auch den ‚Massensuizid‘, d. h. die Selbsttötung ganzer Gruppen von Menschen, meist Mischung aus Selbsttötung, Töten, Getötetwerden und Sichttötenlassen, darunter subsumieren“ (Wolfersdorf, 2008, S. 1323). Auch Nedopil versucht für den erweiterten Suizid einen definierbaren Rahmen zu finden. Es wird von ihm beanstandet, dass die Begriffe Amok, Terror, Massaker und auch erweiterter Suizid meist „unscharf benutzt und häufig vermengt“ werden. Ein erweiterter Suizid umfasst ihm zufolge das gezielte Töten von Personen aus dem Umfeld des Täters mit anschließendem Suizid (Nedopil, 2014, S. 247). Der absichtlich herbeigeführte Absturz der Germanwings Maschine passt nicht genau auf die Lehrbuchklassifikationen von Suizid oder erweitertem Suizid. Die BEA schließt auf Basis der abgeschlossenen Ermittlungen: „Die Kollision mit dem Boden wurde durch eine bewusste und geplante Handlung des Copiloten verursacht, der entschieden hatte Suizid zu begehen, während er alleine im Cockpit war“ (BEA, 2016, S. 109).

Relevant sind die Begriffe Suizid und Suizidalität mit ihren Bedeutungen für die Untersuchung, weil sich die Medienberichterstattung hier in einem besonders heiklen Feld bewegt. Denn die unpräzise Verwendung von Begrifflichkeiten, die Vermischung von Wörtern und die Herstellung von Kausalitäten – all das kann eine Stigmatisierung von psychischen Krankheiten verstärken, aber im konkreten Fall auch andere Konsequenzen mit sich bringen, wie die folgenden Erläuterungen zum Werther-Effekt verdeutlichen sollen.

Der Werther-Effekt

An dieser Stelle muss – wenn von Suizid und Medien gesprochen wird – kurz der „Werther-Effekt“ angesprochen werden. Dieser kann als eine potenziell negative Medienwirkung eingeordnet werden. Der Werther-Effekt verdankt seinen Namen Goethes im Jahr 1774 erschienenen Buches „Die Leiden des jungen Werthers“, das nach seinem Erscheinen einen Anstieg der Suizide in der Bevölkerung auslöste und deshalb auch in manchen Regionen verboten wurde. Zurückgeführt wurden die Zahlen auf Nachahmungstaten des Suizids des jungen Werthers in der Erzählung (siehe dazu von

Goethe, 1787). Die Forschung beschäftigt seither das Phänomen dieser Nachahmungstaten. Den Begriff „Werther-Effekt“ hat Phillips geprägt, der als erster den Anstieg der Suizidzahlen nach einer (ausführlichen) Suizid-Berichterstattung in Zeitungen systematisch untersuchte (Phillips, 1974, S. 341). Der Effekt käme wahrscheinlich durch den Einfluss von Suggestion auf Suizide zustande und schließe dabei nicht nur jene Personen ein, die so oder so Suizid begangen hätten (Phillips, 1974, S. 341). Es gilt als relativ gut belegt, dass vor allem die Suizidberichterstattung von Zeitungen zu einem Anstieg der allgemeinen Fallzahlen von Suiziden in der Bevölkerung führt (Gould, 2001, S. 201ff). Faktoren, wie eine prominente Platzierung, große Schlagzeilen und Wiederholung der Geschichte scheinen einen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit der Nachahmungssuizide zu haben (Gould, 2001, S. 210). Forschungsergebnisse zum Einfluss der Prominenz des Toten oder der Ähnlichkeit im Sinne von Geschlecht, Alter oder Lebensumstände auf Nachahmungstaten sind aber eher widersprüchlich (Gould, 2001). Auch Pirkis und Blood, die in einem Literaturüberblick den Zusammenhang zwischen non-fiktionaler Medienberichterstattung über Suizide und tatsächlichem Suizidverhalten untersucht haben, kommen zu einem ähnlichen Schluss (Pirkis & Blood, 2001). Die komplette Wirkungsweise des Werther-Effekts ist somit noch nicht geklärt. Auch der umgekehrt angesetzte Papageno-Effekt, „wonach eine angemessene Berichterstattung über Suizide diese verhindert“ ist noch nicht abschließend bewiesen (Scherr & Steinleitner, 2015, S. 558). Scherr und Steinleitner schließen aus ihrer Literaturübersicht, in der es darum ging, nicht eindeutige Studien des Forschungsfeldes „Medien und Suizid“ zu kategorisieren „der Zusammenhang zwischen Medien und Suizidalität sollte gerade vor dem Hintergrund der zahlreichen nicht eindeutigen Studien besser als Kontinuum verstanden werden, dessen Endpunkte auf der einen Seite der schädliche Werther-Effekt und auf der anderen Seite der protektive Papageno-Effekt bilden“ (Scherr & Steinleitner, 2015, S. 564). Diese kurzen Ausführungen sollten grob skizzieren, worum es beim Werther-Effekt geht und einen kurzen Überblick über Tendenzen der Forschung geben, diese sind aber keinesfalls als vollständig anzusehen. Es sind jedoch Ergebnisse vorhanden, die eine vorhandene negative Medienwirkung andeuten. (Gould, 2001; Phillips, 1974; Schäfer & Quiring, 2013; Scherr, 2016)

Der letzte Fall, der in der deutschen Medienberichterstattung Diskussionen über einen Werther-Effekt ausgelöst, war der Suizid des Fußball-Torwarts Robert Enke im Jahr 2009 (Schäfer & Quiring, 2013, S. 142). Schäfer und Quiring führten deshalb eine Inhaltsanalyse der Medienberichterstattung über dessen Suizid durch und untersuchten zusätzlich die Suizidzahlen der entsprechenden Monate. So zeigte sich zunächst: „Im Zuge der Berichterstattung zum Suizid von Robert Enke deutet sich ein massiver Anstieg der allgemeinen Suizidzahlen an“ und „die stärksten Anstiege der Suizidzahlen finden sich

dabei in der ersten und dritten Woche nach dem Tod des Nationaltorwarts“ (Schäfer & Quiring, 2013, S. 154). Die Ergebnisse schließen mit der Erkenntnis, dass die „einschlägigen Richtlinien zur Suizidprävention in der Presseberichterstattung zum Suizid von Robert Enke in einer beträchtlichen Zahl der Artikel nicht eingehalten wurden“, was aufgrund der gestiegenen Suizidzahlen nach dem Tod von Enke sehr problematisch scheint (Schäfer & Quiring, 2013, S. 156). Besonders „die Tatsache, dass in den Wochen danach verstärkt solche Tötungsarten registriert wurden, die der im Fall Enke ähneln, ist ein deutlicher Hinweis“ auf einen Werther-Effekt (Schäfer & Quiring, 2013, S. 156).

Einen möglichen Werther-Effekt nach dem Germanwings Absturz zu untersuchen ist nicht Teil des geplanten Forschungsvorhabens dieser Magisterarbeit. An dieser Stelle soll aber festgehalten werden, dass eine Wirkung in diese Richtung auf Basis des Forschungsstandes jedenfalls nicht ausgeschlossen werden kann. Es ist durchaus vorstellbar, dass eine negative Wirkung der Medienberichterstattung stattgefunden hat und es (zwar mit anderen Methoden aber dennoch) Nachahmungstäter gegeben hat, genauso wie denkbar ist, dass der Absturz möglicherweise gar nicht primär als Suizid im Gedächtnis bleibt und deshalb ein Werther-Effekt auszuschließen ist.

Sonderfall: Pilotensuizid

Auch wenn, wie im Vorangegangenen erläutert, der Begriff „Suizid“ bei einem beabsichtigten Flugzeugabsturz mit der dem Tod von hunderten Menschen als Folge diskussionswürdig erscheint, so ist er trotzdem immer wieder verwendet worden. Das Phänomen des Pilotensuizids ist von zwei amerikanischen Studien und einer deutschen Untersuchung genauer analysiert worden.

Dabei zeigten sich die folgenden Ergebnisse: Für die Vereinigten Staaten von Amerika (USA) wurde bereits zweimal von Lewis und Kollegen erhoben, wie viele „Aircraft-Assisted Pilot Suicides“ es in einer bestimmten Zeitperiode gegeben hat: Die erste Untersuchung ermittelte zwischen 1993 und 2002 3648 schwerwiegende Unfälle in den USA bei denen ein Flugzeug zu Schaden gekommen ist. Bei 15 dieser Unfälle wird von einem Pilotensuizid ausgegangen, das entspricht 0,41 Prozent. Bei den genannten Unfällen ist meist nur der Pilot ums Leben gekommen, denn die meisten suizidalen Piloten waren allein in kleinen einmotorigen Flugzeugen abgestürzt. (Lewis, Johnson, Whinnery, & Forster, 2007)

In der zweiten untersuchten Periode von 2003 bis 2012 gab es 2758 schwerwiegende Unfälle mit Flugzeugen in den USA. Davon sollen acht absichtliche Abstürze und Pilotensuizide gewesen sein, das entspricht 0,29 Prozent. (Lewis, Forster, Whinnery, & Webster, 2014)

Schwark, Severin und Grellner nähern sich mittels einer Fallstudie an die Thematik des Pilotensuizids in Deutschland an. Sie stellen fest, dass es zwischen 1974 und 2007 neun Fälle in Deutschland gegeben hat, die teils wahrscheinlich und teils gesichert ein Pilotensuizid waren. Im gleichen Zeitraum waren 3058 Personen bei Flugzeugunfällen in Deutschland verstorben, die Pilotensuizide entsprechen 0,29 Prozent aller Todesfälle. (Schwark, Severin, & Grellner, 2008)

Es kann an dieser Stelle Folgendes festgehalten werden: Pilotensuizide sind im Allgemeinen sehr selten. Sie wurden aber von den präsentierten Untersuchungen fokussiert und scheinen damit also ein vorhandenes Phänomen in der Forschung darzustellen. Wenn Piloten Suizid begehen, sind sie meist alleine und in einem kleinen Flugzeug unterwegs, das dann zum Absturz gebracht wird. Solche Pilotensuizide werden fast ausschließlich von Männern begangen, was nicht verwunderlich ist, wenn man bedenkt, dass die meisten Piloten männlich sind.

Im Zwischenbericht der Ermittlungen zum Absturz des Germanwings Flugs der französischen Behörde BEA versuchten die Ermittler Fälle zu finden, die dem Germanwings Absturz ähnlich gewesen sind, um den Vorfall besser einordnen zu können. Zwischen 1980 und 2014 wurden dabei sechs Unfälle gefunden, bei denen Verkehrsflugzeuge absichtlich von einem Besatzungsmitglied zum Absturz gebracht worden sind. Dabei war in einem der Fälle nur der Pilot an Bord des Verkehrsflugzeuges. Bei den verbleibenden fünf Fällen waren Passagiere mit an Bord, die in Folge des Absturzes gestorben sind. Diese fünf Fälle sind dem Germanwings Absturz damit mehr oder weniger ähnlich. Besonders ist der Germanwings Absturz dabei vor allem durch die Zahl der Todesopfer, die bei diesem Absturz deutlich höher als bei den anderen genannten Abstürzen ist. Im Abschlussbericht der BEA korrigieren die Ermittler die Zahl Zwischen- und Unfälle auf zwölf. Sie haben im Abschlussbericht alle Vorfälle aufgezählt, die durch ein bewusstes Manöver von einem der Besatzungsmitglieder, das zum Verlust des Flugzeugs und der Insassen führen sollte, oder bei Vorfällen wo das nicht ausgeschlossen werden kann oder bei denen das Verhalten eines Besatzungsmitgliedes signifikant durch eine psychische Störung den Flugverlauf und die Sicherheit beeinflusst haben. (BEA, 2015, S. 26f) (BEA, 2016, S. 80f)

2.2.6 Stigmatisierung psychischer Krankheiten und die Rolle der Öffentlichkeit

Als vorerst letzte zu klärende Begriffe dieser Magisterarbeit stehen nun „Stigma“ und „Stigmatisierung“ von psychischen Krankheiten im Fokus. Im Duden ist „Stigma“ definiert als „etwas, wodurch etwas oder jemand deutlich sichtbar in einer bestimmten, meist negativen Weise gekennzeichnet ist und sich dadurch von anderem unterscheidet“

(Duden, 2016a). Die WHO erläutert auf ihrer Internetseite die Rolle der Stigmatisierung von psychischen Krankheiten folgendermaßen: „Stigma is a major cause of discrimination and exclusion“ (WHO, 2016b). Das habe oft massive Auswirkungen auf den Selbstwert der Betroffenen, auf ihre Beziehungen und auf andere Sozialisationsaspekte ihres Lebens. „Many people with mental health problems choose not to engage or maintain contact with mental health services, due to stigma and discrimination“ (WHO, 2016b). Es ist deshalb langfristig wichtig, das Stigma psychischer Krankheiten zu reduzieren.

Aydin und Fritsch illustrieren in ihrem Beitrag „Stigma und Stigmatisierung von psychischen Krankheiten“ aus dem Jahr 2015 sehr anschaulich alles Wissenswerte zum Thema, weshalb die Kernaussagen dieses Beitrages hier kurz wieder gegeben werden sollen. Stigma ist ein griechischer Begriff, der übersetzt „Zeichen“ oder „Brandmal“ bedeute. Dieses Zeichen symbolisiere den Unterschied einer stigmatisierten Person zu den anderen „normalen“ Personen. Aus heutiger Sicht sei ein Stigma etwas, das eine Person als „normabweichend“ charakterisiere. Diese Unterscheidung zwischen den „Normalen“ und den „Normabweichern“ führt in der Folge häufig zu einer sozialen Ausgrenzung. Dabei ist aber wichtig, dass das Normabweichende bzw. das Stigma „immer sozial konstruiert ist, denn der soziale Kontext, der historisch-gewachsen sowie durch kulturelle und gesellschaftliche Normen geprägt ist, bestimmt, ob ein Merkmal als Stigma definiert wird oder nicht“ (Aydin & Fritsch, 2015, S. 247). Eine stereotype Zuschreibung „wird erst dann zu einem Vorurteil, wenn Zustimmung zu dem bestehenden Stereotyp besteht und negative Emotionen in die Einstellungskomponente einfließen“ (Aydin & Fritsch, 2015, S. 247). Wenn diese Vorurteile sich dann im Verhalten von Menschen widerspiegeln und Menschen mit einer psychischen Erkrankung deshalb ungleich behandelt werden, ist von Diskriminierung zu sprechen. Aydin und Fritsch weisen darauf hin, dass viele Untersuchungen zeigen, dass Vorurteile und Ablehnung gegenüber Menschen mit psychischen Erkrankungen weit verbreitet seien (Aydin & Fritsch, 2015, S. 248). „Dass stigmatisierende Einstellungen in dieser Studie eher zu- als abnahmen, führen die Autoren, neben anderen Faktoren, auf die mediale Berichterstattung zurück, die meist nur über die Risiken berichte, die von Menschen mit psychischer Erkrankung ausgehen würden (z. B. antisoziales Verhalten, Aggression)“ (Aydin & Fritsch, 2015, S. 249). Ein großes Problem des Stigmas psychischer Krankheiten ist, dass Betroffene dieses nicht selten auf sich selbst übertragen würden und durch diese Selbststigmatisierung einen noch größeren Leidensdruck empfinden. Die Folge ist oft, dass sie auf die richtige Behandlung verzichten, da sich die Hemmungen über die Erkrankung zu sprechen bei einer Selbststigmatisierung erhöhen und die generelle Krankheitseinsicht sich massiv verschlechtern kann. Auf einer gesellschaftlichen Ebene konstatieren die Autorinnen, dass die Exklusion und das Nichtanerkennen der

Stigmatisierten bereits bei der Sprache beginnen würden. Wörter wie „schwachsinnig“ oder „irre“ oder „psycho“ als Beschreibungen der Erkrankten seien genau wie der Ausdruck „Klasmühle“ als Synonym für Psychiatrien sehr stark abwertend. „Sprache formt Realität, und unreflektierte Äußerungen in der Alltagssprache tragen zur Manifestation des Stigmas bei. Daher fällt Medien und der öffentlichen Berichterstattung eine besonders wichtige Rolle in der Entstigmatisierung psychischer Störungen zu“, warnen die Autorinnen (Aydin & Fritsch, 2015, S. 252). Die Darstellungen von Personen mit psychischen Erkrankungen würden einen teils übertriebenen Fokus auf Gewalttaten richten, der Stigmata verstärke. Den Massenmedien schreiben die Autorinnen eine wichtige Rolle bei der Generierung und Aufrechterhaltung von Stereotypen zu: „Der verantwortungsvolle und reflektierte Umgang der Medien ist demnach ein wichtiger Schritt, um gesellschaftlicher Stigmatisierung entgegenzutreten“ (Aydin & Fritsch, 2015, S. 253). Den Massenmedien und der Gesellschaft ist bei der Stigmatisierung psychischer Krankheiten eine große Verantwortung zuzuschreiben. (Aydin & Fritsch, 2015)

Diese Ausführungen verdeutlichen die Relevanz dieser Magisterarbeit, denn auch die Autorin ist der Ansicht, dass Massenmedien einen Einfluss auf die Meinungen ihrer Rezipienten haben können. Eine verzerrende Darstellung von psychischen Erkrankungen, Erkrankten und der psychischen Gesundheit in der Medienberichterstattung verstärkt nicht nur Stigmata, sondern ist generell als menschenunwürdig anzusehen. Die geplante Untersuchung widmet einen Teil der Untersuchung deshalb der Frage, ob es zu stigmatisierenden Aussagen in der Medienberichterstattung nach dem Germanwings Absturz gekommen ist (s. Codebuch im Anhang).

An dieser Stelle ist bereits vorwegzunehmen, dass es bereits drei veröffentlichte Untersuchungen gibt, die der Frage nachgegangen sind, ob die Berichterstattung über den Germanwings Absturz, und dabei vor allem über den Co-Piloten und seine mögliche psychische Erkrankung, zu einer stärkeren Stigmatisierung von psychischen Krankheiten geführt hat. Schomerus, Stolzenburg und Angermeyer analysierten die Ergebnisse zweier Onlinebefragungen, eine durchgeführt im November 2014 und eine im Mai 2015. Die Autoren resümieren: „These results suggest that the plane crash did have a measurable impact on public attitudes towards persons with mental disorder“ (Schomerus, Stolzenburg, & Angermeyer, 2015, S. 362). Allerdings weisen die Autoren auch daraufhin „considering the horrible facts that have been made public about the incident, its broad media coverage and its frequent explicit linking to a mental disorder of the co-pilot, the observed changes were surprisingly small“ (Schomerus et al., 2015, S. 362). Diese Untersuchung stellt also einen leichten Anstieg des Stigmas fest.

In der zweiten zu nennenden Untersuchung von den Autoren von dem Knesebeck, Mnich, Angermeyer, Kofahl und Makowski wurde mittels Telefoninterviews erhoben, ob Depressive nach der Medienberichterstattung über den Germanwings Absturz stärker stigmatisiert wurden. Die Interviews fanden im März und April 2014 und im April 2015 kurz nach dem Absturz statt. Die Autoren stellen fest: „we found that some stigmatizing attitudes towards persons with a depression have increased after the crash“ (von dem Knesebeck, Mnich, Angermeyer, Kofahl, & Makowski, 2015, S. 263). Allerdings sei der Anstieg des Stigmas von Depressionen kleiner als erwartet und die meisten der gefundenen Unterschiede statistisch nicht signifikant (von dem Knesebeck et al., 2015, S. 263).

Die dritte Untersuchung zur medialen Stigmatisierung von psychisch Erkrankten nach dem Germanwings Absturz basierte auf einer Textauswertung der Medienberichterstattung. Die Autoren von Heydendorff und Dreßing konstatieren: „In der Summe zeigen die ausgewerteten Artikel eine deutliche mediale Konzentration auf eine mögliche psychische Krankheit des Kopiloten als Absturzursache“ (von Heydendorff & Dreßing, 2016, S. 137). Die Autoren warnen aber, dass „durch die medial oft hergestellte Kausalität von psychiatrischer Erkrankung und krimineller Tat – ohne dass solche Überlegungen in den Kontext der differenzierten wissenschaftlichen Befundlage gestellt werden (‚riskante Berichterstattung‘) – aber natürlich auch durch explizit stigmatisierende Äußerungen die Gefahr einer Stigmatisierung und Selbststigmatisierung psychisch Erkrankter besteht“ (von Heydendorff & Dreßing, 2016, S. 138). Ein Vorschlag der Autoren ist: „Es erscheint sinnvoll, vor Publikationen, die psychiatrische Erkrankungen betreffen, fachliche Expertise einzuholen, um sachgerecht informieren zu können und ungewollte Stigmatisierung zu vermeiden“ (von Heydendorff & Dreßing, 2016, S. 139). Anders als die beiden erstgenannten Untersuchungen bewertet dieses Studienergebnis die Rolle der Medien deutlich negativer.

Alle drei Untersuchungen verwendeten verschiedene Methoden und untersuchten damit auch verschiedene Merkmale um die Stigmatisierung von psychischen Krankheiten nach der Berichterstattung über den Germanwings Absturz nachzuvollziehen. Die Vergleichbarkeit der Ergebnisse ist deshalb eingeschränkt. Zusammenfassend wird an dieser Stelle festgehalten, dass die befragten Personen der ersten beiden Studien keine oder nur eine sehr leicht verstärkte Stigmatisierung von psychisch Erkrankten bzw. Depression angaben, wohingegen die dritte Untersuchung aufdeckt, dass die Medienberichte stark stigmatisierende Aussagen enthalten haben. Es kann also spekulativ angenommen werden, dass obwohl die Medienberichterstattung Stigma-fördernde Aussagen enthalten hat, die Auswirkungen auf die Meinung der Rezipienten

doch geringer sind, als es zunächst erwartet werden könnte. Diese Unterstellung wird auch die vorliegende Magisterarbeit nicht bestätigen oder widerlegen können, da keine Befragung von Rezipienten geplant ist. Allerdings wird die Untersuchung sehr wohl stigmatisierende Inhalte der Medienberichterstattung ins Auge fassen, um auch für die ausgewählte Stichprobe feststellen zu können ob Stigma-verstärkende Aussagen in der Medienberichterstattung enthalten waren. Aber es wird auch die allgemeine Darstellung von Depressionen, psychischer Gesundheit und Krankheit untersucht werden.

2.3 Verhältnis Journalismus und Public Relations

Die bisherigen Ausführungen des Kapitels decken vorerst die wichtigsten Begriffe und ihre Bedeutungen für diese Magisterarbeit ab. Es ist im nächsten Schritt nötig die Thematisierung der psychischen Gesundheit in der öffentlichen Kommunikation nach dem Germanwings Absturz aus einer kommunikationswissenschaftlichen Perspektive zu betrachten. Dafür wird nun auf das Verhältnis von Journalismus und Public Relations (PR) eingegangen. Journalismus und PR befinden sich in einer Art Spannungsfeld, innerhalb dessen sich auch wesentliche relevante Inhalte dieser Magisterarbeit bewegen. Die vorliegende Arbeit hat zum Ziel – neben einer Beschreibung der Art und Weise der Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten – auch Licht ins Dunkel zu bringen, inwieweit Pressemitteilungen der Luftfahrtbranche Einfluss auf die Medienberichterstattung genommen haben. Hier ist das Verhältnis von Journalismus und PR weniger als Berufsfeldbeschreibung zu sehen sondern eher im Kontext der Themensetzung in der Medienberichterstattung. Diese Magisterarbeit fokussiert sich auf ein bestimmtes Thema, „psychische Gesundheit von Piloten“, und erhebt im Zuge dessen auch den Einfluss der Pressemitteilungen auf die Medienberichterstattung. Die Forschung zum Verhältnis von Journalismus und PR nimmt üblicherweise die Pressemitteilungen einer Quelle bzw. einer Gruppe zusammengehörender Quellen als Ausgangspunkt und untersucht die Übernahme und Bearbeitung dieser innerhalb der Berichterstattung. Die vorliegende Magisterarbeit liefert somit einen themenfokussierten Beitrag zur Erforschung des Verhältnisses von Journalismus und PR. Der Frage nach der Entstehung von Themen in der Medienberichterstattung und der Nachrichtenselektion ist bereits eine riesige Bandbreite von Forschungsarbeiten gewidmet, die an dieser Stelle unmöglich alle vollständig wiedergegeben werden können. Stattdessen werden für diese Magisterarbeit einige Arbeiten des Forschungsfeldes ausgewählt und vorgestellt. Für diese Magisterarbeit soll zunächst ein besseres Grundverständnis des Verhältnisses von Journalismus und PR geschaffen werden. Als aussichtsreiche Ausgangspunkte dafür werden die Determinationsthese, das Intereffikationsmodell und Agenda-Setting bzw. Agenda-Cutting herangezogen.

Die Public Relations gewinnen seit Mitte der 80er Jahre für die öffentliche Kommunikation immer mehr an Bedeutung (Pürer, 2003, S. 135). Zur Erforschung des Verhältnisses von Journalismus und PR stellen sich laut Pürer deshalb die folgenden Fragen: Ist die PR mit Pressemitteilungen, Pressekonferenzen etc. wesentlich in der Lage Einfluss auf Journalismus und Medienberichterstattung zu nehmen? Und sind sich Journalisten dieser Beeinflussungsversuche bewusst? (Pürer, 2003, S. 135).

Unter Journalismus ist dabei – und das gilt für die gesamte Magisterarbeit – das Berufs- und Tätigkeitsfeld gefasst, das die Funktion hat, aktuelle Informationen zur öffentlichen Kommunikation zu selektieren und zu vermitteln (Blöbaum, 2013, S. 141). Die Herstellung und Bereitstellung von Themen in der öffentlichen Kommunikation funktioniert über die Massenmedien (Blöbaum, 2013, S. 141). Der Journalismus hat auf einer normativen Theorieebene Informations-, Bildungs-, Erziehungs-, Kritik- und Kontrollfunktion inne (Blöbaum, 2013, S. 141).

Auch Public Relations sind als Berufs- und Tätigkeitsfeld zu verstehen (Bentele, 2013, S. 282). Synonym für Public Relations kann der Begriff „Öffentlichkeitsarbeit“ verwendet werden (Bentele, 2013, S. 282). PR kann je nachdem, was interessant scheint in Zielgruppe (Pressearbeit, interne Kommunikation, Public Affairs etc.) oder nach Kommunikationsgegenstand (Issues Management, Krisen-PR, Corporate Identity etc.) unterschieden werden (Bentele, 2013, S. 282).

Pürer unterscheidet drei verschiedene Forschungskontexte zum Verhältnis von Journalismus und Öffentlichkeitsarbeit: „In der Forschung zur politischen Kommunikation, in der medienrelevanten Forschungstradition des Agenda-Setting-Ansatzes sowie in der Kommunikationswissenschaft als Beziehung zwischen den Tätigkeitsbereichen Journalismus und Öffentlichkeitsarbeit“ (Pürer, 2003, S. 135). Vom Forschungsstandpunkt der politischen Kommunikation wird in dieser Magisterarbeit Abstand genommen, da die geplante Untersuchung keine politischen Akteure miteinschließt, sondern die Kommunikation der Luftfahrt in den Mittelpunkt rückt. Die anderen zwei Forschungskontexte, die laut Pürer relevant sind, sollen im Folgenden kurz vorgestellt werden. Im Fokus der „kommunikationswissenschaftlichen Forschungstradition“ ist besonders „das Verhältnis zwischen Journalismus und PR als Verhältnis von Berufsfeldern“ zu sehen (Pürer, 2003, S. 136). „Es konkurrieren in diesem Forschungsfeld im Wesentlichen zwei theoretische Zugänge: die These der Determination des Journalismus durch Public Relations sowie die These von der Intereffikation von Public Relations und Journalismus“ (Pürer, 2003, S. 136). Auch für die geplante Untersuchung der Magisterarbeit scheinen diese beiden Zugänge interessant.

Für das Verhältnis von Journalismus und Öffentlichkeitsarbeit können an dieser Stelle die folgenden Punkte zusammengefasst werden: Wie von Blöbaum erläutert, ist die Aufgabe des Journalismus als Berufsfeld die Herstellung von Öffentlichkeit für aktuelle Informationen. Öffentlichkeitsarbeit ist nach Bentele als Berufsfeld darauf ausgerichtet die eigenen Botschaften an ausgewählte Zielgruppen zu vermitteln. Dieses intendierte Übermitteln der Aussagen findet unter anderem auch mithilfe des Journalismus als Verteiler der Information bzw. Hersteller der benötigten Öffentlichkeit statt. Zur Entstehung von Nachrichten, bei der das Verhältnis von PR und Journalismus eine wichtige Rolle spielt, stellt Raupp fest: „Nachrichten sind kein Abbild der Realität, sondern das Ergebnis von Auswahl-, Verarbeitungs- und Konstruktionsprozessen. Darüber herrscht in der Kommunikationswissenschaft weitgehend Einigkeit. Nun stellt sich die Frage, wie Nachrichten zustande kommen, und darauf gibt es verschiedene Antworten, je nach theoretischem und methodischem Ansatzpunkt“ (Raupp, 2015, S. 306). Wie bei Pürer überblicksartig dargestellt, handelt es sich bei den unterschiedlichen theoretischen Ansatzpunkten neben der hier nicht als relevant erachteten politischen Kommunikationsforschung, um den Agenda-Setting-Ansatz und bei der kommunikationswissenschaftlichen Perspektive um die Determinationsthese und das Intereffikationsmodell.

2.3.1 Die Determinationsthese

Die Determinationsthese geht auf eine Studie von Baerns aus dem Jahr 1985 zurück. „Zwar hat Baerns diese Befunde nicht als „Determinationsthese“ benannt, jedoch wurden sie in der anschließenden Diskussion so gedeutet und ihr dieser Begriff zugeschrieben“ (Jarren & Donges, 2011, S. 229).

Baerns hat mit ihrer 1985 veröffentlichten Untersuchung zum Einfluss der landespolitischen Öffentlichkeitsarbeit auf den Journalismus die folgenden Punkte herausgearbeitet:

- Über 80 Prozent der Beiträge verwenden nur eine Quelle (Baerns, 1985, S. 88)
- Die sichtbare Medienleistung besteht vor allem in Form der schnellen Verarbeitung der Pressemitteilungen, hauptsächlich durch Kürzen dieser (Baerns, 1985, S. 89).
- Von Quellentransparenz kann Baerns zufolge nicht die Rede sein, da 67 bis 83 Prozent der Medien überhaupt keine Quellen angaben, bei den Nachrichtenagenturen waren es immerhin noch 45 Prozent (Baerns, 1985, S. 90).
- Baerns schließt, dass 62 Prozent der von ihr untersuchten Beiträge auf Öffentlichkeitsarbeit basieren (Baerns, 1985, S. 91).

- Somit ist für sie eindeutig ersichtlich dass Öffentlichkeitsarbeit die Themen und das Timing der Medienberichterstattung kontrolliert (Baerns, 1985, S. 98).
- Ihre Befunde interpretiert Baerns als effizientes Eingreifen der Öffentlichkeitsarbeit in die Medienberichterstattung während der Journalismus ihrer Ansicht nach wenig Einfluss zu haben scheint (Baerns, 1985, S. 100).

Der Öffentlichkeitsarbeit der untersuchten Landespolitik kann mit diesen Ergebnissen eine große Rolle im Prozess der Nachrichtenentstehung bzw. Themensetzung unterstellt werden. Röttger fasst Baerns' Ergebnisse wie folgt zusammen: „dass Öffentlichkeitsarbeit die Themen und das Timing der Medienberichterstattung kontrollieren (Baerns, 1991: 98), bildet die Basis für die sogenannte Determinierungshypothese, das heisst die Annahme, dass Public Relations die journalistische Berichterstattung inhaltlich und zeitlich weitgehend bestimmt“ (Röttger, 2010, S. 396f). Baerns' Schlussfolgerungen zum Verhältnis von Öffentlichkeitsarbeit und Journalismus sind als Determinationsthese bekannt geworden und haben eine Forschungsrichtung inspiriert. Diese versucht seither die getroffenen Aussagen zu verifizieren oder zu widerlegen. Jarren und Donges merken an: „Folgestudien haben diese generelle Bewertung allerdings relativiert. So zeigen Barth/Donsbach (1992) am Beispiel von ökologischen Themen, dass die Eigenleistung im Journalismus ansteigt, wenn Themen strittig sind oder sogar zugespitzte Situationen (wie Krisen) entstehen: Die PR-Akteure werden dann besonders kritisch betrachtet und ihre Mitteilung entsprechend anders gewertet und gewichtet“ (Jarren & Donges, 2011, S. 230). Die genannten Autoren konnten erstens zeigen, dass über Krisenpressekonferenzen umfangreicher berichtet wird als über sogenannte Aktionspressekonferenzen (Barth & Donsbach, 1992, S. 157). Zweitens sind die zentralen Botschaften der Krisenpressekonferenzen dabei von den Zeitungen deutlich seltener wiedergegeben worden als bei den Aktionspressekonferenzen, und wenn dies doch geschah, wurden die Botschaften überwiegend wertfrei dargestellt (Barth & Donsbach, 1992, S. 157). Es zeigte sich zudem, dass die Beiträge über Krisenpressekonferenzen häufiger Themen beinhalteten, die nicht aus dem Material der Pressekonferenzen stammten (Barth & Donsbach, 1992, S. 162), dies wurde von den Autoren als zusätzlich erbrachte Rechercheleistung der Journalisten interpretiert. Weitere wichtige Punkte waren, dass die Veranstalter von Krisenpressekonferenzen häufiger negativ dargestellt wurden und die Glaubwürdigkeit der Aussagen wurden durch die Verwendung von indirekter Rede in Frage gestellt (Barth & Donsbach, 1992, S. 163).

In Konflikt- und Krisensituationen scheint eine Determinierung der Medienberichterstattung durch die Öffentlichkeitsarbeit also nicht so stark stattzufinden. Es wirkt im Gegenteil so, als würden die Journalisten kritischer berichten, wenn es sich

nicht um einen Normalfall handelt. Ob diese Ergebnisse auch bei der vorliegenden Magisterarbeit bestätigt werden können wird sich noch zeigen. Ein Unterschied zwischen dieser Untersuchung und der hier geplanten Untersuchung besteht aber jedenfalls darin, dass diese Magisterarbeit nicht die „Effizienz“ oder die reine Übernahme der Presseinformationen in die Beiträge der Medien nachvollziehen möchte, sondern innerhalb einer krisenhaften Berichterstattung auf ein Thema fokussierte Medienberichte untersucht und dabei auch die Übernahme von Pressemitteilungen eine Rolle spielt. Die Magisterarbeit geht also nicht auf Pressekonferenzen und sonstige Materialien ein.

Raupp fasst überblicksartig eine Auswahl an deutschsprachigen Studien zur Determination zusammen und stellt fest, dass die untersuchten Variablen und die Ergebnisse sehr stark variieren (Raupp, 2015, S. 311f). „Die Ergebnisse dieser Studien streuen stark. Das gilt insbesondere für die inhaltsanalytisch ermittelten Prozentzahlen, die die Verwendung von PR-Informationen in der Berichterstattung ausdrücken“ (Raupp, 2015, S. 312). Die Gründe für die vielen verschiedenen Ergebnisse der Determinationsforschung seien einerseits die verschiedenen Operationalisierungen von Öffentlichkeitsarbeit (Pressekonferenzen, Pressemitteilungen, PR-Informationen) und andererseits die verschiedenen Operationalisierungen von Einfluss (wörtliche Übernahme, thematische Übernahme) (Raupp, 2015, S. 312). Abschließend resümiert die Autorin: „Bei der Determinationsthese handelt es sich also nicht um eine Erkenntnistheorie und ebenso wenig um eine spezifische, deduktiv abgeleitete Hypothese. Vielmehr ist die Determinationsforschung dadurch gekennzeichnet, dass mithilfe eines bestimmten Forschungsdesigns, nämlich einer inhaltsanalytischen Input-Output-Analyse, Rückschlüsse auf den Einfluss von PR-Informationen auf die Medienberichterstattung gezogen werden.“ (Raupp, 2015, S. 313).

Mit dieser Thematik setzt sich Schantel in einer Metaanalyse auseinander und stellt dabei heraus: „Die Determinationshypothese interpretiert die Beziehungsstruktur zwischen Öffentlichkeitsarbeit und Journalismus als spieltheoretisches Nullsummenspiel. Fälle, in denen es zu einer (teilweisen) Kooperation zwischen Öffentlichkeitsarbeitern und Journalisten kommt, werden so schon auf der theoretischen Ebene ausgeschlossen“ (Schantel, 2000, S. 85). Problematisch sei das „vor allem durch die Ermittlung der Determinationsquote, die angibt, in welchem Ausmaß die Berichterstattung auf PR-Material beruht“ weil die in „den diversen empirischen Studien ermittelten Determinationsquoten streuen ebenso wie die Selektionsquoten stark. Erstere schwanken zwischen Werten von 18 und 65 Prozent, letztere zwischen Werten von 10 und 86 Prozent“ (Schantel, 2000, S. 85). Der Grund sei Schantels Ansicht nach der Mangel eines definierten Richtmaßes oder Wertes, der angibt, „wie hoch der Anteil auf

Öffentlichkeitsarbeit beruhender Berichterstattung sein muss um von Determination sprechen zu können“ (Schantel, 2000, S. 85). Um diese Schwierigkeiten überwinden zu können, würden Alternativansätze zur Determinationsthese daher die Wechselseitigkeit der Beziehung zwischen Journalismus und Öffentlichkeitsarbeit betonen und diese beiden als Komplementärsystem auffassen (Schantel, 2000, S. 86).

Mit der Determinationsthese ist an dieser Stelle ein großes Forschungsfeld zum Einfluss der Öffentlichkeitsarbeit auf den Journalismus vorgestellt worden. Vieles an diesem Ansatz wurde und wird kritisiert, weshalb der Vollständigkeit halber nun noch ein anderes alternatives Modell gegenübergestellt werden soll. Grundsätzlich ist der Forschung zur Determinationsthese allerdings zu entnehmen, dass es entsprechend der Umstände (Krise vs. Normalfall zum Beispiel) teils zu einer stärkeren oder schwächeren Determinierung zu kommen scheint.

2.3.2 Das Intereffikationsmodell

Es geht nun im Folgenden um das Intereffikationsmodell von Bentele, Liebert und Seeling. Schantel bezeichnet dieses als die „elaborierteste Gegenposition zur Determinationsthese“ (Schantel, 2000, S. 86). Deshalb soll das Intereffikationsmodell auch an dieser Stelle als Ergänzung bzw. Gegenposition zum vorangegangenen Kapitel über die Determinationsthese angesehen werden.

Bevor die Autoren ihr Modell vorstellen, präsentieren sie ein anderes, das der Idee zugrunde liegt um ein besseres Verständnis der Akteure und ihrer Kommunikation zu liefern. Bentele, Liebert und Seeling erklären das Anliegen folgendermaßen: „In unserem Kontext interessiert die Frage nach dem Verhältnis von Massenmedien (als sozialem System) bzw. deren Akteuren (den Journalisten) einerseits und Public Relations – ebenfalls verstanden als soziales System – und dessen Akteuren (den PR-Praktikern andererseits“ (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 225). Die Autoren verwenden den Begriff Kommunikator dabei als Bezeichnung für Berufsrollen, „ein Begriff für die Bezeichnung von Akteuren, die an der Herstellung von öffentlicher Kommunikation beteiligt sind“ dabei eingeschlossen sind die „Generierung, Verarbeitung und Weiterverbreitung von Informationen und Themen“ (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 227). Die drei Hauptgruppen von Kommunikatoren, die sich für die Autoren daraus schlussfolgern sind „journalistische Kommunikatoren, PR-Kommunikatoren und Fachkommunikatoren (politische, wirtschaftliche, kulturelle Kommunikatoren etc.)“ (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 227). Aus diesen Überlegungen heraus bildet sich das Vier-Akteursmodell der Kommunikation, das alle drei Kommunikatorgruppen und das

Publikum miteinbezieht und die komplexen Beziehungen darstellen soll (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 228). Das Modell sieht folgendermaßen aus:

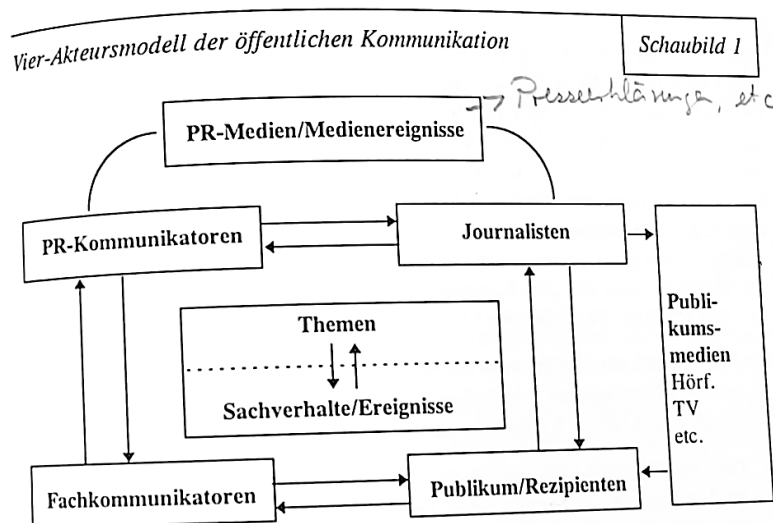


Abbildung 2 Vier-Akteursmodell. Quelle: Bentele, Liebert, Seeling. (1997) Von der Determination zu Intereffikation. S. 229

Wie bereits erwähnt sollen die komplexen, differenzierten Beziehungen zwischen den drei Kommunikatorgruppen und dem Publikum betont werden, was in der Abbildung durch die Doppelpfeile sichtbar werden soll (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 228). Die vier Akteursgruppen treffen in dem gezeigten Modell auf drei weitere wichtige Elemente: Erstens die PR-Medien und Medienereignisse, damit gemeint sind unter anderem Pressemitteilungen, Informationen, Fotos, Broschüren oder Konferenzen. Zweitens zu nennen sind die Publikumsmedien, dazu gehören Zeitungen, Hörfunk und Fernsehsendungen. Als Drittes stellen die Autoren die „wirklichen“ Sachverhalte und Ereignisse heraus, sie funktionieren als Bezugselement auf das sich alle vier Akteure beziehen können. Vorrangig seien es die drei Kommunikatorgruppen, die Themen machen würden, während die Relevanz, Dauer und Akzeptanz vom Publikum abhängig seien. (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 228f)

Das Vier-Akteurs-Modell der Kommunikation basiert auf Gedanken, die für die vorliegende Magisterarbeit durchaus Relevanz haben, da auch die vorliegende Arbeit das Verhältnis der Öffentlichkeitsarbeit und der Medienberichterstattung miteinbeziehen soll. Es werden deshalb einige Ideen übernommen: Die Aufteilung der Akteure, wie es die Autoren hier vorgenommen haben, scheint für das geplante Forschungsvorhaben sinnvoll und übertragbar zu sein. Die relevanten Fachkommunikatoren sind hier die Kommunikatoren der Luftfahrtbranche (Airlines, Verbände usw.), die PR-Kommunikatoren sind dann Germanwings und der Lufthansa zuzuordnen, die Journalisten bleiben als Medienberichterstatter und das Publikum selbstverständlich auch. Das Publikum wird

zwar nicht untersucht werden, ist aber natürlich dennoch vorhanden. Das Ereignis ist der Absturz des Germanwings Flugs und das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“.

Die beschriebenen Anpassungen des Vier-Akteursmodells an die vorliegende Magisterarbeit sollen in Abbildung 3 sichtbar gemacht werden, die Veränderungen sind kursiv gehalten, damit eine Abgrenzung zum ursprünglichen Modell einfacher ist. Diese Anpassung scheint ein treffendes Mittel zu sein um die Kommunikatoren für diese Arbeit zu definieren und voneinander abzugrenzen.

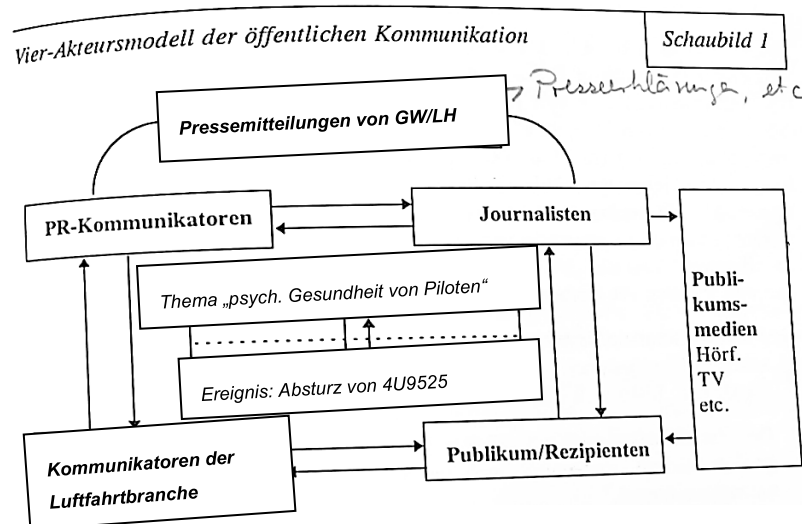


Abbildung 3 Angepasstes Vier-Akteursmodell; Quelle: Bentele, Liebert, Seeling. (1997) Von der Determination zu Intereffikation. S. 229, eigene Bearbeitung

Das Vier-Akteursmodell der Autoren ist jedenfalls die Basis für ihre weiteren Ausführungen zum Intereffikationsmodell. Darunter stellen sich die drei Autoren ein Modell vor, dass das Verhältnis von PR-System und journalistischem System kommunikationswissenschaftlich als komplex und mit gegenseitigen Einflüssen, gegenseitiger Orientierung und gegenseitiger Abhängigkeit beschreibt (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 240). Dabei handelt es sich ihrer Annahme zufolge um das Verhältnis zwischen zwei autonomen Systemen (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 240). Den Namen des Modells erklären sie wie folgt „weil die Kommunikationsleistungen jeder Seite nur dadurch möglich sind, daß die Leistungen der anderen Seite vorhanden sind, ergibt sich die Feststellung, daß jede Seite so die Leistungen der anderen Seite ermöglicht. Dies führt zu dem Begriff Intereffikation. Der Begriff ist abgeleitet aus lat. „efficare“ = etwas ermöglichen“ (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 240).

Wichtige gegenseitige Einflüsse der Beziehungen im Intereffikationsmodell sind kommunikative Induktionen und Adaptionen (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 241). So lassen sich laut den Autoren Induktionen „als intendierte, gerichtete Kommunikationsanregungen oder -einflüsse definieren, die beobachtbare Wirkungen im

jeweils anderen System haben. Diese finden z.B. in Form von Medienresonanzen statt“ (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 241). „Adaptionen hingegen lassen sich als kommunikatives und organisatorisches Anpassungshandeln definieren, als Handeln, das sich bewußt an verschiedenen sozialen Gegebenheiten (z.B. organisatorischen oder zeitlichen Routinen) der jeweils anderen Seite orientiert, um den Kommunikationserfolg der eigenen Seite zu optimieren“ (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 241). Besonders wichtig ist es Bentele, Liebert und Seeling herauszustellen, dass das Intereffikationsmodell nicht als Gleichgewichts- oder Symmetriemodell gedacht ist. Die Induktionen und die Adaptionen könnten unterschiedlich stark ausgeprägt sein; das Modell sei zudem deskriptiv und solle eine theoretisch-systematische Grundlage für empirische Studien sein (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 242).

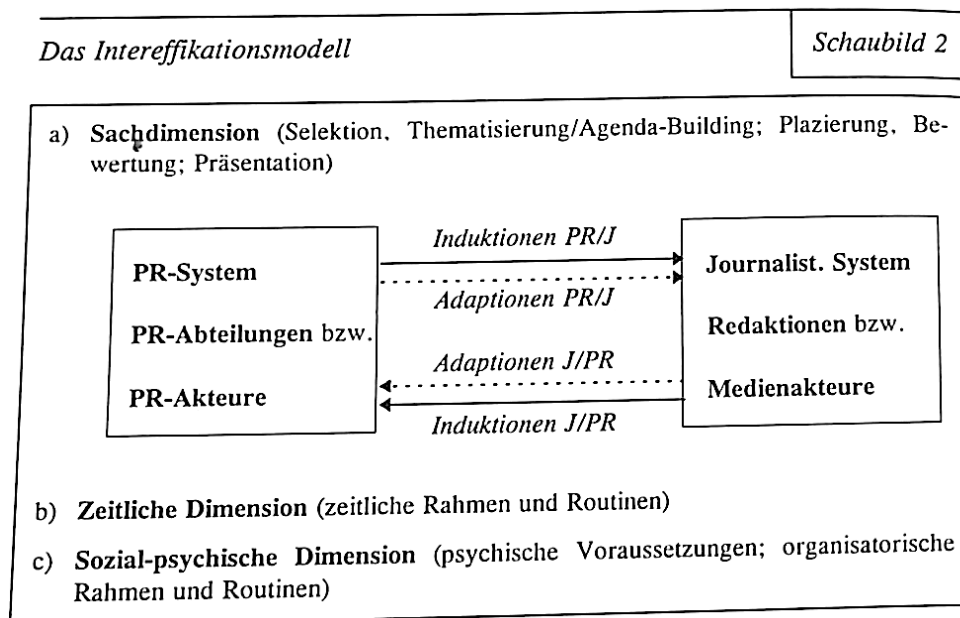


Abbildung 4 Das Intereffikationsmodell. Quelle: Bentele, Liebert, Seeling, 1997, Von der Determination zur Intereffikation S. 242.

In der Abbildung 4 ist nun das Intereffikationsmodell von den Autoren grafisch dargestellt. Auf der linken Seite ist das PR-System zu sehen, auf der anderen Seite das journalistische System. Hier wird deutlich, dass die Pfeile zwischen den Systemen in beide Richtungen weisen, um zu zeigen, dass die wechselseitigen Induktionen und Adaptionen stattfinden. Bentele, Liebert und Seeling unterscheiden dabei vier verschiedene Möglichkeiten der Adaptionen und Induktionen.

1. Induktion der PR in Richtung des Journalismus: Themen setzen und generieren (issue-building, agenda-building), Timing bestimmen, Bewertung von Sachverhalten, Personen, Ereignissen (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 242).

2. Adaption durch die PR: Anpassung an zeitliche, sachliche, soziale Regeln und Routinen des Journalismus (z.B. Redaktionsschluss) (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 242f).
3. Induktionen von Journalismus in Richtung der PR: Selektion der Informationsangebote, Platzierung und Gewichtung der Information, journalistische Eigenbewertung, Veränderung (Vervollständigung, Nachrecherche), journalistische Informationsgenerierung (journalistisches Agenda-setting) (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 243).
4. Adaption durch den Journalismus: Orientierung an organisatorischen, sachlich-thematischen, zeitlichen Vorgaben des PR-Systems (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 243).

Die beschriebene Intereffikation der beiden Systeme durch Adaptionen und Induktionen von PR und Journalismus sind außerdem in den Kontext von drei Dimensionen eingebettet: (1) psychisch-soziale, (2) sachliche und (3) zeitliche Dimension (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 243).

Abschließend betonen die Autoren: „Das Intereffikationsmodell soll letztlich einen Beitrag leisten zum Verständnis des komplexen Prozesses der Themengenerierung und Themengestaltung auf Kommunikatorseite, also zu den Mechanismen, nach denen die in der öffentlichen „Arena“ agierenden Akteure – bewußt oder unbewußt – arbeiten und damit zu ihrer Rolle für die öffentliche Meinungsbildung und die Kommunikation insgesamt“ (Bentele, Liebert, & Seeling, 1997, S. 247).

Schantel resümiert zum Intereffikationsmodell, es „postuliert eine wechselseitige Bedingtheit der Kommunikationsleistungen von Öffentlichkeitsarbeit und Journalismus. Das Modell beansprucht dabei Gültigkeit auf individueller, organisatorischer und Systemebene“ (Schantel, 2000, S. 86). Das publizistische System sei dabei ein gesellschaftliches Teilsystem, das aus den gleichrangigen Subsystemen Journalismus und PR bestehen würde (Schantel, 2000, S. 86). Schantel kritisiert in ihren weiteren Ausführungen, dass diese Gültigkeit noch nicht vorhanden sei, es würde an Unterscheidungen mangeln und die Definitionen der Funktionen seien nicht gerechtfertigt; zudem sei das Modell noch nicht empirisch überprüft (Schantel, 2000, S. 86). Grundsätzlich ist die „Überwindung des einseitigen Wirkungsschemas der Determinierungshypothese durch eine Betrachtungsweise der PR-Journalismus-Beziehung“ als wechselseitig, so wie es beim Intereffikationsmodell der Fall sei, aber als theoretischer Fortschritt zu werten (Schantel, 2000, S. 86). Für Schantel, so scheint es ist weder die Determinationsthese noch das Intereffikationsmodell bisher perfekt. Dennoch ist das Ergebnis ihrer Metaanalyse etwas positiver für das Intereffikationsmodell, da die konstatierte Wechselseitigkeit des Verhältnisses von Journalismus und Öffentlichkeitsarbeit als Fortschritt zu betrachten sind.

Bentele, einer der Autoren des Intereffikationsmodells, resümiert in einem gemeinsamen Beitrag mit Fechner ein paar Jahre später: „Mit fast zwanzig Jahren Abstand lässt sich konstatieren, dass das Intereffikationsmodell zum Bestandteil des kommunikationswissenschaftlichen Diskurses geworden ist“ (Bentele & Fechner, 2015, S. 327). Es habe seither viele Weiterentwicklungen und Spezifikationen der Adaptionen- und Induktionsleistungen innerhalb des Intereffikationsmodells gegeben; außerdem seien zahlreiche Studien entstanden, die das Modell berücksichtigen (Bentele & Fechner, 2015, S. 328ff). Das Modell könne als Modell mittlerer Reichweite gelten und habe sich alles in allem bewährt (Bentele & Fechner, 2015, S. 328). So sieht Bentele das Modell eher als bestätigt, gerade weil es seither viele Anpassungen und Verbesserungen gegeben hat.

Eine der zahlreichen Untersuchungen, die das Intereffikationsmodell als theoretische Grundlage bei der Operationalisierung herangezogen hat, ist die Inhaltsanalyse von Pressemitteilungen und Zeitungsartikeln von Donsbach und Wenzel aus dem Jahr 2002. Die Autoren untersuchten mit ihrer Studie auf Basis des Intereffikationsmodells den Einfluss der politischen PR des Sächsischen Landtags auf die regionale Berichterstattung (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 377). Dabei fokussierten sie die Nachrichtenfaktoren „Negativismus“ und „Konflikthaftigkeit“ als mögliche Einflussfaktoren (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 377). Zur Verwendung der Pressemitteilungen stellen Donsbach und Wenzel fest: „Nach den Befunden unserer Untersuchung kann man nicht von einer großen Dominanz der politischen Public Relations der Landtagsfraktionen auf die Berichterstattung der Tageszeitungen sprechen“, es sei lediglich ein Viertel der gesamten Berichterstattung auf die Pressemitteilungen zurückzuführen (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 380). Die Untersuchung ermittelte in über zwei Dritteln der Beträge neben der Pressemitteilung noch weitere Informationen (durchschnittlich 1,4 weitere Quellen), die als ausgeprägte Rechercheleistung der Journalisten gewertet wurden (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 382). Für mögliche Kommentare oder Kritik am Inhalt der Pressemitteilungen stellen die Autoren fest: Die meisten konflikthafter Pressemitteilungen, die in die Berichterstattung übernommen werden, bleiben unkommentiert oder werden mithilfe von Kürzungen und Darstellungen anderer Quellen neutralisiert (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 382f). Zu den untersuchten Nachrichtenfaktoren bemerken Donsbach und Wenzel, „dass Mitteilungen mit negativem Tenor und mit hoher Konflikthaftigkeit zwar häufiger ausgewählt, jedoch auch stärker redigiert und unbedeutender im Artikel verwendet werden“ (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 383). Außerdem würde mit dem Negativismus die Wahrscheinlichkeit steigen, dass der Tenor der Pressemitteilung im Artikel abgeschwächt würde (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 383).

Zusammenfassend stellen Donsbach und Wenzel zum Einfluss von der politischen PR der sächsischen Landtagsfraktionen auf die regionale Berichterstattung fest: Erstens es gibt „keinen sehr starken Einfluss“ (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 385). Zweitens „das Hinzuziehen zusätzlicher Quellen zum Thema“ ist eher üblich (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 385). Drittens steigt die Eigenleistung der Journalisten besonders stark bei Themen mit den fokussierten Nachrichtenfaktoren (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 385). Viertens wird bei der Thematisierung von Konflikten zwischen Parteien wird häufiger der Inhalt gekürzt und neutralisiert (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 385). „Es ist banal, aber deutlich in unseren Ergebnissen, dass derjenige, der viel Pressearbeit macht, auch eine höhere Chance hat, beachtet zu werden“ und „die journalistische Professionalität, mit der die Pressemitteilungen verfasst sind, hat ebenfalls einen Einfluss auf deren publizistischen Erfolg“ (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 385). Auf die Relevanz der Ergebnisse zu den Nachrichtenfaktoren „Krisenhaftigkeit“ und „Negativismus“ bezogen schließen Donsbach und Wenzel: „Unsere Studie ist ein weiterer Hinweis darauf, dass insbesondere bei hohem Nachrichtenwert, wie er zum Beispiel in Konfliktsituationen und bei negativen Sachverhalten gegeben ist, die Eigenleistung der Journalisten hoch und die PR-Effizienz im Sinne eines inhaltlichen Einflusses auf den Tenor der Berichterstattung eher gering sind“ (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 385). Für künftige Forschungsdesigns merken die Autoren dann noch kritisch an, dass „Pressemitteilungen nur ein Teil der politischen Public Relations und vielleicht nicht einmal ihr wichtigster“ seien (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 386). In Zukunft sollte die Rolle von Pressekonferenzen, Hintergrundgesprächen und privaten Interaktionen der einzelnen Journalisten besser beachtet werden, und dabei das Intereffikationsmodell miteinbezogen werden (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 386).

Implikationen aus der Forschung zum Verhältnis von Journalismus und PR

Mit der Determinationsthese und dem Intereffikationsmodell wurden nun die zwei wichtigsten Ansätze der Kommunikationswissenschaft zum Verhältnis von Journalismus und Öffentlichkeitsarbeit vorgestellt. Eine erste Schlussfolgerung kann hier möglicherweise sein, dass die Determinationsthese die Beziehung zwischen Öffentlichkeitsarbeit und Journalismus zu eng fasst, was die Einseitigkeit der Beziehung betrifft. Während das Intereffikationsmodell auf der anderen Seite möglicherweise zu viel miteinbeziehen versucht und dadurch unübersichtlich wird. Das Verhältnis von Journalismus und PR ist ohne Frage sehr komplex. Und auch diese Magisterarbeit wird nur einen kleinen Teil dazu beitragen können, wenn es darum geht, einen möglichen Einfluss der Pressemitteilungen auf die Medienberichterstattung feststellen zu können. Grundsätzlich ist anzumerken, dass sich die eben vorgestellten Modelle und die Forschungsergebnisse auf deren Basis sehr häufig auf den Einfluss und die

Wechselbeziehungen von politischer PR und der Medienberichterstattung konzentrieren. Die vorliegende Arbeit versteht sich dahingehend mehr als themenspezifische Analyse. Damit unterscheidet sie sich von der vorgestellten Forschung dadurch, dass es sich nicht um politische Akteure und politische Inhalte der Medienberichterstattung handeln wird. Das Thema „psychische Gesundheit“ steht stattdessen konstant im Fokus dieser Untersuchung. Es sollen sowohl Pressemitteilungen als auch Zeitungsartikel auf das Thema hin untersucht werden. In einem weiteren Schritt wird aber auch eine Übernahme von der Pressemitteilungen in die Artikel geprüft. Dabei werden auch Quellenangaben und -transparenz eine Rolle spielen. Die relevanten Akteure ergeben sich dabei aus den Überlegungen zum Vier-Akteursmodell und den Anpassungen für diese Magisterarbeit. Es wird versucht möglichst alle von den Pressemitteilungen der Luftfahrtbranche in der Medienberichterstattung übernommenen Aussagen zu überprüfen.

Für das geplante Vorhaben ist der kleine Teil der hier präsentierten Forschung sehr hilfreich, um mögliche Tendenzen mitaufzugreifen. Bei Barth und Donsbach (1992) ist die Feststellung zu nennen, dass die Determinierung der Medienberichte durch die PR in Konflikt- und Krisensituationen schwächer ausfällt und die Erkenntnis von Donsbach und Wenzel (2002), dass die Eigenleistung der Journalisten steigt, wenn die Sachverhalte konflikthaft und negativ sind. Diese beiden Studienergebnisse sind, obwohl für das jeweils andere Modell forschend, für diese Arbeit besonders interessant, weil sie den Aspekt der Konflikte bzw. Krisensituationen in die Diskussion miteinbeziehen. Auch die öffentliche Kommunikation und Medienberichterstattung nach dem Germanwings Absturz hat zweifelsohne in einer krisenhaften Situation stattgefunden, weshalb es spannend ist, herauszufinden, ob diese Ergebnisse auch auf die Medienberichterstattung über den Germanwings Absturz zutreffen.

Die hier präsentierte Forschung kann außerdem bei der Methodenwahl einen wichtigen Beitrag leisten. So stellen Raupp und Vogelgesang fest, was auch für diese Magisterarbeit gilt: „Für die Analyse des Verhältnisses von Journalismus und Öffentlichkeitsarbeit (Intereffikationsansatz) und für die Untersuchung der Bedeutung, die Quellen für die Berichterstattung haben (Determinationsansatz), sind Input-Output- und Medienresonanzanalysen ein zentrales empirisches Verfahren“ (Raupp & Vogelgesang, 2009, S. 83). Im Weiteren gehen die Autoren sogar einen Schritt weiter und halten fest, dass Medienresonanzanalysen alternativlos seien „wenn der Einfluss der Öffentlichkeitsarbeit auf die Medienberichterstattung erhoben werden soll“ (Raupp & Vogelgesang, 2009, S. 85).

Die Medienresonanzanalyse ist hilfreich um „von manifesten Produkten – schriftlichem PR-Material, Beiträgen von Nachrichtenagenturen, Artikeln in Zeitungen, Fernseh- und

Hörfunkbeiträgen – Rückschlüsse auf den Einfluss der Öffentlichkeitsarbeit auf die Medienberichterstattung getroffen werden“ (Raupp & Vogelgesang, 2009, S. 83). Es bietet sich deshalb auch beim geplanten Vorhaben dieser Magisterarbeit an, eine Input-Output-Analyse zu verwenden, da besonders die Analyse des Inputs (also der Pressemitteilungen der Akteure) und die Übernahme im Output (der Artikel der Medienberichterstattung) auf das Thema „psychische Gesundheit“ bezogen interessant scheint.

2.3.3 Agenda-Setting / Agenda-Building / Agenda-Cutting

Zu Beginn des Kapitels wurden von Pürer zum Verhältnis von Journalismus und PR drei verschiedene Forschungskontexte genannt: „In der Forschung zur politischen Kommunikation, in der medienrelevanten Forschungstradition des Agenda-Setting-Ansatzes sowie in der Kommunikationswissenschaft als Beziehung zwischen den Tätigkeitsbereichen Journalismus und Öffentlichkeitsarbeit“ (Pürer, 2003, S. 135). Nachdem die Determinationsthese und das Intereffikationsmodell bereits vorgestellt wurden, wird als Nächstes auf den Agenda-Setting-Ansatz eingegangen.

Kunczik und Zipfel fassen ihn so zusammen: „Im Rahmen des Agenda-Setting-Ansatzes wird davon ausgegangen, dass die Massenmedien vorgeben, welche Themen die Bevölkerung als besonders wichtig ansieht, d.h. die Medien bestimmen die ‚Tagesordnung‘ bzw. üben eine Thematisierungsfunktion aus“ (Kunczik & Zipfel, 2005, S. 355). McCombs und Shaw formulierten im Jahr 1972 die ursprüngliche Hypothese: „While the mass media may have little influence on the direction or intensity of attitudes, it is hypothesized that the mass media set the agenda for each political campaign, influencing the salience of attitudes toward the political issues“ (McCombs & Shaw, 1972, S. 177). Ziel der Pionierstudie der Autoren war es „to investigate the agenda-setting capacity of the mass media in the 1968 presidential campaign“ (McCombs & Shaw, 1972, S. 177). Es zeigte sich eine starke Übereinstimmung bei der Themenagenda von 100 unentschlossenen befragten Wählern in Chapel Hill und der Agenda der Medien (McCombs & Shaw, 1972). „Interpreting the evidence from this study as indicating mass media influence seems more plausible than alternative explanations“, resümieren die Autoren und werten die Agenda-Setting-Hypothese damit vorerst als bestätigt (McCombs & Shaw, 1972, S. 185).

Seither ist der Agenda-Setting-Ansatz um viele Forschungsergebnisse und viele Spezifikationen erweitert worden. „Während in der ‚klassischen‘ Agenda-Setting-Forschung bzw. auf der ersten Ebene die Themensetzung im Vordergrund steht, geht es auf der zweiten Ebene um die Betrachtung des Agenda-Setting-Potenzials der Medien im Hinblick auf einzelne Themenattribute. Damit wird das ‚Framing‘-Konzept in die Agenda-

Setting Forschung integriert“ (Kunczik & Zipfel, 2005, S. 370). Aus der heutigen Sicht sei die Beschränkung des Forschungsinteresses rein auf die Themenwichtigkeit nicht mehr zwingend. Es gelte als empirisch nachgewiesen, dass „Priming“- und „Framing“-Effekte eine Rolle spielen, dass die Medien bestimmen worüber Menschen nachdenken und zugleich Maßstäbe der Bewertung sozialer Probleme liefern. Dennoch sei die zunehmende Ausdehnung des Konzepts eine (zu) große Herausforderung für die Agenda-Setting Forschung. (Kunczik & Zipfel, 2005, S. 372)

Der Agenda-Setting-Ansatz ist somit für das Thema der Magisterarbeit relevant, weil er sich mit der Thematisierungsfunktion der Medien auseinandersetzt. „Bezogen auf Public Relations meint dies, ob Public Relations Themen in die Öffentlichkeit streuen, die von den Medien aufgegriffen und thematisiert werden oder ob umgekehrt Themen in der Gesellschaft vorhanden sind, die durch Public Relations und Medien öffentliche Bedeutung erfahren?“ (Pürer, 2003, S. 136). Diese Frage von Pürer soll in Bezug auf die Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten im Rahmen dieser Arbeit beantwortet werden.

Wer sich mit Agenda-Setting beschäftigt, begegnet im Laufe der Literatursichtung auch dem Begriff Agenda-Building. Raupp und Vogelgesang beschreiben diesen Prozess als „Teilbereich der Agenda-Setting-Forschung“ (Raupp & Vogelgesang, 2009, S. 50). Dieser „setzt nicht bei der Frage an, welche Rolle die Medien beim Zustandekommen der Publikumsagenda spielen, sondern bei der vorgelagerten Frage danach, wer die Medienagenda setzt“ (Raupp & Vogelgesang, 2009, S. 50). Agenda-Building wird dabei also nicht bei der Frage nach der übernommenen Wichtigkeit von Themen bei den Rezipienten angesetzt, sondern findet chronologisch einen Schritt früher statt, bei der Frage, wer die Medienagenda so beeinflusst, dass Themen aufgegriffen werden. Die Agenda-Building-Forschung fassen die Autoren so zusammen: „Das Agenda-Building stellt in der US-amerikanischen Forschung das prominenteste Theorem dar, auf dessen Grundlage empirisch die Bedeutung von Quellen für die Medienberichterstattung untersucht wurde. Diese Studien stellten einen Anknüpfungspunkt für die deutschsprachige Kommunikationswissenschaft, insbesondere für die Determinationsforschung, dar“ (Raupp & Vogelgesang, 2009, S. 56). Wichtige Erkenntnisse der Agenda-Building-Forschung schließen unter anderem folgende Faktoren mit ein: die Aufbereitung des PR-Materials, sowie die zugeschriebene Publikationswürdigkeit des Inhalts, als auch der Status der Quelle seien entscheidende Variablen, die den journalistischen Umgang mit Quellen beeinflussen würden (Raupp & Vogelgesang, 2009, S. 56).

Ein weiteres Konzept, das auch dem Agenda-Setting zugeordnet werden kann, und welches für diese Magisterarbeit eine wichtige Rolle spielen könnte, ist das Agenda-Cutting. Brettschneider fasst die gesamte Thematik anschaulich zusammen: „Den größten Stellenwert im Rahmen der Polit-PR besitzt das Themenmanagement. Damit soll die Themen-Agenda, die Tagesordnung der in den Medien diskutierten Themen, so beeinflusst bzw. genutzt werden, dass die eigene Partei und der eigene Kandidat davon profitieren“ (Brettschneider, 2002, S. 38). Hier zeigt sich eine wichtige Gemeinsamkeit von Agenda-Setting, Agenda-Building, Agenda-Cutting und dem gesamten Forschungskontext: Es wird hauptsächlich im Kontext von Politik und Medien geforscht, sehr häufig in Zeiten von anstehenden Wahlen. Brettschneider fasst nun alle auf die Agenda bezogenen Kontexte folgendermaßen zusammen:

- „Agenda-Setting: Beim aktiven Setzen der politischen Tagesordnung wird versucht, jene Themen in die Medienberichterstattung zu lancieren oder sie dort zu halten.“ (Brettschneider, 2002, S. 38)
- „Agenda-Cutting: Es wird aktiv versucht, jene Themen aus der Medienberichterstattung fernzuhalten oder sie von dort verschwinden zu lassen.“ (Brettschneider, 2002, S. 38)
- „Agenda-Surfing: Wenn man das in der Medienberichterstattung existierende Themen-Set nicht beeinflussen kann (...) dann wird versucht, dieses Themen-Set zum eigenen Vorteil zu nutzen.“ (Brettschneider, 2002, S. 38)

Wie bereits beschrieben, ist beim Agenda-Setting somit das Themensetzen im Fokus, beim Agenda-Cutting wiederum wird das Gegenteil versucht: Themen sollen überhaupt nicht erst auftauchen oder schnellstmöglich wieder von der Agenda verschwinden. Agenda-Surfing ist das Vorgehen für den Sonderfall beim Auftreten von Themen, die unkontrollierbar sind und bei denen es gilt einen positiven Kontext herzustellen.

Eine interessante Untersuchung zum Thema Agenda-Cutting stammt von Colistra. Sie hat eine Befragung von Fernsehreportern durchgeführt und dabei explizit die Rolle von Agenda Cutting berücksichtigt bei der Frage nach dem Einfluss von Quellen auf die Medienberichterstattung. Sie definiert Agenda-Cutting dabei wie folgt: „In short, agenda cutting may occur by (1) placing an item low on the news agenda, (2) removing it from the agenda once it is there, or (3) completely ignoring it by never putting it on the agenda in the first place“ (Colistra, 2012, S. 102). Anders als Brettschneider ergänzt die Autorin also noch eine weitere Option: ein Thema soll so auf der Medien Agenda platziert werden, dass es möglichst wenig Aufmerksamkeit erhält. Das kann zum Beispiel erreicht werden, wenn ein sehr prominentes Thema großen Raum in der Berichterstattung einnimmt. Dann kann ein Thema, das wenig beachtet werden soll, aber erwähnt werden muss, veröffentlicht werden in der Hoffnung, dass es nur das prominentere Thema die Aufmerksamkeit erhält. Colistra positioniert Agenda-Cutting: “as a branch of agenda

building and agenda setting. It is important to point out, however, that it is not simply the opposite of agenda setting.” (Colistra, 2012, S. 129). Agenda-Cutting ist vielmehr als Erweiterung der Agenda-Buildung und Agenda-Setting Konzepte zu betrachten. Die Gründe für das Auftreten von Agenda-Cutting seien Colistra zu Folge möglicherweise noch komplexer als beim Agenda-Setting, da mögliche Motive und Intentionen der Beteiligten hinter der Themenunterschlagung ganz andere seien (Colistra, 2012, S. 129). Nach ihrer Untersuchung kommt Colistra zu dem Schluss: „the process was most likely to occur because of external and internal influences” (Colistra, 2012, S. 129). Letztlich schließt Colistra ihre Ausführungen mit dem Hinweis, dass dem Agenda-Cutting ein großer gesellschaftlicher Einfluss unterstellt werden kann, weil sich die Rezipienten darüber nicht bewusst seien (oder sein können) und so die Sicht auf bestimmte Themen, auf gesellschaftliche Probleme beispielsweise, stark eingeschränkt sei, weshalb zukünftige Forschung diesen Einfluss auf die Rezipienten berücksichtigen sollte (Colistra, 2012, S. 129).

Es zeigt sich also, dass es bei der Medienagenda verschiedene Ansatzpunkte im kommunikationswissenschaftlichen Kontext gibt, um mögliche Einflüsse und Wirkmechanismen zu erklären. Zusammenfassend stellen Jarren und Donges fest: „Unter Agenda-Setting/Thematisierung werden Strategien subsumiert, in denen es um die Beeinflussung der öffentlichen Meinung durch das Setzen von Themen in den Massenmedien geht“ (Jarren & Donges, 2011, S. 183). Die Autoren diskutieren dabei: „im Thematisierungs- und Dethematisierungsprozess können Akteure zwischen drei Optionen wählen: Dem Nichtstun, Reagieren oder Agieren. Thematisierungs- und Dethematisierungsstrategien können unter Themenmanagement oder Issue-Management zusammengefasst werden“ (Jarren & Donges, 2011, S. 184). Damit wird ein großer Bogen geschlagen vom Agenda-Setting Ansatz als einer Forschungsrichtung, die die Themensetzung in den Medien erforscht und tendenziell eher den Journalismus fokussiert, über das Agenda-Cutting als Dethematisierungsstrategie, bis hin zu einem mehr auf die Öffentlichkeitsarbeit ausgerichteten Standpunkt und dem Issue Management.

Das Issue Management und die Abgrenzung zu den anderen Begriffen sollen an dieser Stelle nicht nur in einem Nebensatz passieren, sondern werden im nächsten Kapitel thematisiert. Durch die folgende Zusammenfassung soll aber deutlich werden, wie eng alle Forschungsansätze, die für diese Magisterarbeit ausgewählt wurden, miteinander verwoben sind. Das gilt neben Agenda-Setting und Issue Management aber auch für das Agenda-Building als Anknüpfungspunkt der Determinationsthese, wie Raupp und Vogelgesang es nannten.

Implikationen aus der Agenda-Setting-Forschung

Aus dem Vorangegangenen können für diese Magisterarbeit nun die folgenden Hinweise festgehalten werden. Es gibt sowohl empirische Belege für Agenda-Setting-Prozesse als auch für Hinweise für ein Agenda-Cutting. Das Thema „psychische Gesundheit“ ist, wie bereits im vorherigen Kapitel abgehandelt wurde, eher als Tabu-Thema zu charakterisieren. Wenn diese Annahme richtig ist, scheint das ein guter Grund zu sein, das Thema von der öffentlichen Agenda fernzuhalten. Ferner könnte ein Grund zum Ignorieren der psychischen Gesundheit von Piloten auch darin liegen, dass es ein unkontrollierbarer Faktor in der gesamten Luftfahrt ist. Der Mensch, der als Pilot das Flugzeug steuert, kann genau wie jeder andere, jederzeit eine psychische Krankheit entwickeln, genauso wie er auch ein Herzleiden haben könnte. Doch ist dieser Faktor wohl kaum etwas, das die Luftfahrt verhindern kann. Diesem Gedanken folgend wäre es also eher vorteilhaft, das Thema nicht auf die Agenda zu bringen. Man könnte das Thema daher auch als Issue charakterisieren.

Es bleiben nun nicht mehr viele Begriffe, die es im Rahmen dieser Magisterarbeit zu klären gilt um dann die Forschungsfragen formulieren zu können. Als letztes folgen, wie vorher angesprochen, die Abgrenzungen und Erklärungen von Issue Management, Konflikten und Krisen.

2.4 Krisen und Issues

Im letzten Abschnitt der theoretischen Ausführungen dieser Magisterarbeit gilt es, ein sehr großes Forschungsfeld auf die relevanten Elemente einzugrenzen. Bereits mehrfach in diesem Kapitel erwähnt, aber dennoch noch nicht weiter ausgeführt, wurden die Begriffe „Krise“, „Konflikt“ und „Issue“. Im Folgenden werden die Definitionen und wichtigen Unterschiede verdeutlicht.

2.4.1 Die Krise

Eine Krise im Kontext dieser Magisterarbeit und der Kommunikationswissenschaft ist nicht in einem persönlichen Kontext, auf einer emotionalen Ebene zu sehen sondern eher auf einer organisatorischen Ebene und damit verbundenen Konsequenzen für die Umwelt einer Organisation. Es handelt sich hier um einen Bereich der meist Teil der Öffentlichkeitsarbeit ist. Die Krisen-PR definieren Bentele und Nothaft als die „Bezeichnung für das kommunikative Management potenziell oder akut bedrohlicher, häufig unvorhergesehener Geschehnisse von großer Tragweite für eine Organisation – insbesondere dann, wenn ein gesteigertes öffentliches oder mediales Interesse an der krisenhaften Situation besteht“ (Bentele & Nothaft, 2013, S. 172). Es werden hier wichtige Bestandteile der Öffentlichkeitsarbeit im Krisenfall angesprochen: Sie übernimmt die

gezielte kommunikative Steuerung bei bedrohlichen Ereignissen, die für eine Organisation potentiell schädlich sein können. Damit wurden nun zwei Begriffe genannt, die es getrennt voneinander zu betrachten gilt: Krisenkommunikation und Krisenmanagement, beide sind Teil der Krisen-PR.

Für eine sinnvolle Auseinandersetzung wird mit der Definition von Krisen begonnen. Merten legt die folgende vor:

„Vom Typus her ist eine Krise ein Prozess, der durch folgende Eigenschaften ausgezeichnet ist:

1. Die Krise beginnt mehr oder minder unerwartet (unvorhersehbar) als Veränderung einer Prozessstruktur bzw. einer Gewohnheit, die tendenziell negative Folgen hat.
2. Es bleibt offen, wodurch diese Veränderung bewirkt wurde, so dass Unsicherheit entsteht: Wir wissen nur, dass wir nicht wissen, wann und warum sich eine Veränderung ereignet.
3. Es bleibt für die Dauer der Krise ebenfalls offen, ob und wann der Krisenzustand beendet sein wird und
4. wenn ja, ob
 - a. der alte Zustand wieder erreicht wird (Status quo ante) oder
 - b. ein besserer Zustand erreicht wird (positive Lösung) oder ob
 - c. ein schlechterer Zustand erreicht wird, der im Zweifelsfall
 - d. die Krise zur Katastrophe werden lässt, also Anschluss liefert für weitere Krisen größeren Ausmaßes.“ (Merten, 2008, S. 83f)

Laut Merten geschieht eine Krise zu einem unvorhergesehenen Zeitpunkt aufgrund einer Veränderung mit potenziell negativen Folgen, bei der keiner die Entstehungsgründe oder die Dauer oder den Ausgang vorhersagen kann. Merten zufolge sei es genau die Unvorhersehbarkeit, die Krisen für die Medien besonders interessant mache (Merten, 2008, S. 89). Krisen garantieren naturgemäß die Neugier der Öffentlichkeit durch den Skandalfaktor, der den meisten Krisen innewohne (Merten, 2008, S. 89). Es ist deshalb aus Sicht des betroffenen Unternehmens besonders wichtig, die richtigen Schritte, und damit ist Kommunikation gemeint, zu ergreifen. Merten betont in diesem Kontext aber, dass für Krisen aufgrund ihrer Ungewissheit (Zeitpunkt, Ursache, Ende, Art des Endes) nicht eindeutig sei ob und welche Regeln zutreffen (Merten, 2008, S. 86). Allgemeingültige Regeln der Krisenkommunikation zu finden sei deshalb kaum realisierbar (Merten, 2008, S. 91ff).

Kepplinger fasst die Merkmale von Krisen wie folgt zusammen: „Krisen sind Situationen, in denen sich entscheidet, ob sich ein negativer Zustand zum Guten oder zum Schlechten wendet. Man kann entsprechend ihren Objekten (Individuen, Unternehmen, Gesellschaften usw.), ihren Ursachen (Naturereignisse, Fehlverhalten, Zufälle usw.) und Manifestationen (Beziehung, Gesundheit, Wirtschaft usw.) verschiedene Krisen

unterscheiden“ (Kepplinger, 2015, S. 995). Der Fokus bei Kepplingers Definition liegt also bei der Unterscheidung: Wer ist an der Krise beteiligt, warum ist die Krise passiert und welche Konsequenzen hat die Krise?

Coombs definiert Krisen wie folgt: „A crisis is an unpredictable event that can seriously impact the organization's performance, generate negative outcomes, and violates stakeholder expectations“ (Coombs, 2008, S. 275). Eine Krise verläuft nach Coombs in drei Phasen: In der ersten Phase (precrisis) werden Maßnahmen getroffen um die Krise zu verhindern und um auf das Auftreten der Krise vorbereitet zu sein. Die zweite Phase (crisis response) besteht aus Handlungen um die Krise zu bewältigen. Zuletzt wird in der dritten Phase (postcrisis) aus der Krise gelernt. (Coombs, 2008, S. 276)

Ähnlich wie bei Merten sind Krisen auch hier gekennzeichnet von Unberechenbarkeit und den potentiell negativen Folgen. Dabei betont Coombs: „The definition attempts to honor stakeholder concerns and the role they can play in co-creating the meaning of crises. Meaning is socially constructed and crises are no exception“ (Coombs, 2012b, S. 19). Es liege also mit an den Stakeholdern, wie groß die zugeschriebene Bedeutung und die Auswirkungen einer Krise sind, da sie dabei eine wichtige Rolle spielen. Die potentiell negativen Folgen umfassen dabei: „any type of harm to stakeholders, including physical, financial, and psychological. Potential is used because actions taken by crisis managers may prevent a crisis or significantly reduce the damage one can inflict“ (Coombs, 2012b, S. 19). Die Erwartungsverletzung bei den Stakeholdern nennt Coombs „anomalies“, Abweichungen, und erklärt weiter: „it is this anomalous dimension of crises that draws the attention of the media and other stakeholders. Crises are unusual negative events, so humans are drawn to them just like people on the highway gawk at accidents.“ (Coombs, 2012b, S. 19). Es sind bei Coombs und Mertens ähnliche Merkmale bei der Definition von Krisen relevant. Allerdings sind die von Coombs beschriebenen Eigenschaften, nach Ansicht der Autorin dieser Magisterarbeit, nachvollziehbarer im Sinne der Übertragbarkeit von der Theorie in die Praxis. Auf den Germanwings Absturz übertragen heißt das: Der absichtliche Absturz ist definitiv ein unvorhersehbares Ereignis gewesen, das neben einer groben Erwartungsverletzung bei den Stakeholdern (sicheres Landen des Flugzeugs, Vermeiden, dass ein fluguntauglicher Pilot am Steuer des Flugzeugs sitzt) zusätzlich den Tod von 149 Personen zur Folge hatte. Die Unternehmenskrise, die der Absturz für die Lufthansa Group ausgelöst hat, ist deshalb wenig überraschend.

Das Krisenmanagement

Als Nächstes wird die Verbindung der Krise zum Krisenmanagement von Coombs deutlich gemacht. Krisenmanagement und Krisenkommunikation sind dabei dringend

voneinander abzugrenzen. „Generally we experience crises through the news media and the Internet. As a result, it is easy to view crisis management as a short term process and crisis managers as having few demands on their time” (Coombs, 2012a, S. 17). Krisenmanagement ist Coombs zufolge aber vielmehr ein laufender (ongoing) Prozess (Coombs, 2012a, S. 17). Es sei für die Öffentlichkeit oftmals nur in der zweiten Phase (crisis response) sichtbar, umfasse aber eigentlich die Arbeit und Vor- und Nachbereitung aller drei Krisen-Phasen. Krisenmanagement ist also ein fortwährender Prozess (Coombs, 2012a, S. 17).

Zum „klassischen Krisenmanagement“ zählen Hofman und Braun vor allem operative Elemente: „Dazu gehören beispielsweise Rettung und Bergung, Umweltschutzmaßnahmen, Safety und Security, Business Continuity, Logistik, Betreuung und Abschirmung von Betroffenen, Personalmanagement, forensische Dienste und Litigation“ (Hofman & Braun, 2008, S. 136). Aus diesen operativen Maßnahmen würden dann aber kommunikative Wirkungen entstehen, weshalb der Krisenkommunikation eine wichtige Rolle im Krisenmanagement zukomme (Hofman & Braun, 2008, S. 136). Krisenmanagement beinhaltet also neben der Krisenkommunikation auch operative Maßnahmen wie Rettung, Bergung und Umweltmaßnahmen.

Coombs beschreibt die Elemente des Krisenmanagements aus einer anderen Perspektive. „Crises management has evolved from emergency preparedness, and drawing from that base, comprises a set of four interrelated factors: prevention, preparation, response and revision” (Coombs, 2012a, S. 5). Außerdem führt Coombs aus: „We should think of crisis management as a process with many parts, such as preventative measures, crisis management plans, and post-crisis evaluations” (Coombs, 2012b, S. 20). Die vier Bestandteile (Prävention, Vorbereitung, Reaktion und Überarbeitung) des Krisenmanagements sind also Teile eines Prozesses. Die genannten Elemente lassen sich aber auch als Aufgaben innerhalb der Krisenphase übersetzen: In der ersten Phase (precrisis) umfasst das die Vorbereitungsmaßnahmen um die Krise zu verhindern bzw. eine Krise früh genug zu erkennen; in der zweiten Phase (crisis response) stehen Handlungen um die Krise zu bewältigen im Fokus, dazu gehört auch die Schadensbegrenzung während des Krisenausbruchs und danach; zuletzt können in der dritten Phase (postcrisis), wenn die Krise also vorbei ist, Lehren aus dem Geschehen gezogen werden (Coombs, 2012a, S. 10). Krisenmanagement kann als Prozess beschrieben werden, der neben den von Hofman und Braun beschriebenen Maßnahmen vor allem eine Vorbereitung der Möglichkeiten und der Prävention einer Krise beinhaltet.

Krisenmanagement kann aber noch mehr als das Umsetzen und Planen von Maßnahmen: „Inherently, crises are threats, but how the crisis is managed determines if

the outcomes are threats or opportunities. Effective crisis management can result in stronger organizations but 'management by crisis' would take a heavy toll on stakeholders" (Coombs, 2012b, S. 19). Krisen sind, neben einer Gefahr, vor allem Chancen für betroffene Unternehmen. Je effektiver das Krisenmanagement funktioniert, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass das Unternehmen von einer Krise sogar Nutzen ziehen kann statt Schaden davon zu tragen. Das Krisenmanagement kann durch die beschriebenen Maßnahmen dazu beitragen, die Krise zu bekämpfen bzw. den Schaden zu verringern und dabei gleichzeitig das Unternehmen, die Stakeholder und die Industrie zu schützen (Coombs, 2012a, S. 5). Gutes, effektives Krisenmanagement kann Unternehmen sehr nützlich sein.

Die Krisenkommunikation

Hofman und Braun ordnen die Krisenkommunikation so in den Kontext ein: „Die Bedeutung der Kommunikation für das Krisenmanagement zeigt sich zunächst dadurch, dass Risiko und Krise Wahrnehmungsphänomene sind, die im Verhältnis zum eigentlichen Anlass ein Eigenleben entwickeln. Entscheidend ist, wie ein Risiko bzw. eine Krise von der Öffentlichkeit wahrgenommen wird“ (Hofman & Braun, 2008, S. 135). Das Ausmaß einer Krise zeigt sich, so könnte man das umformulieren, erst durch die Wahrnehmung der Öffentlichkeit und wie das Geschehene interpretiert wird. Das wurde bereits sehr ähnlich im Vorangegangenen in der Krisendefinition von Coombs thematisiert, als er die Rolle der Stakeholder näher beschrieb: Der Ausgang bzw. die Auswirkungen einer Krise würden davon abhängen, wie Stakeholder und Öffentlichkeit die Krise und ihre Umstände bewerten, was nachhaltig von der Krisenkommunikation beeinflusst werden kann. Was Hofman und Braun bereits zuvor in der Erläuterung des Krisenmanagements feststellten, gilt es nun hier nochmals zu wiederholen: „Jede operative Maßnahme – durchgeführt oder unterlassen, gelungen oder missraten – entfaltet kommunikative Wirkungen. Krisenkommunikation muss daher integrativer Bestandteil des Krisenmanagements sein“ (Hofman & Braun, 2008, S. 136). Krisenkommunikation ist demnach essentiell für ein gutes Krisenmanagement. Entscheidend kann es zudem sein, eine Krise richtig einzuordnen und die Kommunikation daran anzupassen, wichtig sei es dabei alle Stakeholder einzubeziehen (Hofman & Braun, 2008, S. 141ff). Hofman und Braun stellen fest, dass Krisen nach ihrer Ausgangssituation unterschieden werden können: in akute singuläre, schleichende oder wellenförmige Krisen (Hofman & Braun, 2008, S. 137). Außerdem können Krisen nach ihren Ursachen unterschieden werden: endogene (unter Einfluss des Unternehmens) und exogene (aus dem Umfeld des Unternehmens). Selbstverschuldete Krisen können durch definierte Prozessabläufe und Sicherheitsvorkehrungen vermieden werden “ (Hofman & Braun, 2008, S. 138). Ganz

allgemein gilt nach den Autoren aber: „Kommunikation in der akuten Krise hat die Aufgabe, den wichtigen internen und externen Bezugsgruppen die Krise bekannt zu geben, ihnen ein angemessenes Bild der aktuellen Entwicklung und der Bemühungen des Unternehmens zu ermöglichen sowie die Folgen der Krise möglichst klein zu halten“ (Hofman & Braun, 2008, S. 138). Wichtige Bestandteile der Krisenkommunikation seien ihrer Ansicht nach: Offenheit, fachkundige Informationen und Verantwortungsbewusstsein (Hofman & Braun, 2008, S. 138). Krisenkommunikation ist also an die jeweilige Krise anzupassen, wichtig ist vor allem der Öffentlichkeit und den Stakeholdern die Informationen zu geben, die sie benötigen um die negativen Folgen gering zu halten.

Coombs betont die Wichtigkeit von Informationen in der Krisenkommunikation so: „Crisis communication can be defined broadly as the collection, processing, and dissemination of information required to address a crisis situation“ (Coombs, 2012b, S. 20). Diese Vorgänge des Informationssammelns sind jeweils der entsprechenden Krisenphase zuzuordnen: Die „collection“ (in der precrisis Phase) meint dabei die Sammlung von Informationen über Krisen und Risiken, die Entscheidungen zum Umgang mit potenziellen Krisen und das Training der betroffenen Personen. Unter „processing“ (crisis response Phase) versteht Coombs einerseits das Sammeln der Informationen während einer Krise für die Entscheidungsträger und andererseits das Erstellen und Verbreiten von Informationen für alle Personen außerhalb des Teams, das was als gängige Allgemeindefinition von Krisenkommunikation gilt. Letztlich würde (in der postcrisis Phase) analysiert ob das Krisenmanagement funktioniert hat, welche Veränderungen es geben muss und die Kommunikation dieser an die Betroffenen, und als Letztes die Erstellung der Folge-Kommunikation nach der Krise. Krisenkommunikation findet also nicht nur in der zweiten Phase (crisis response) während der akuten Krise statt, sondern wird in den gesamten Prozess des Krisenmanagements integriert und ist fortwährend dazu da, dass alle Personen die nötigen Informationen zu jedem Zeitpunkt haben. (Coombs, 2012b, S. 20)

Kepplinger ordnet die Krisenkommunikation etwas anders ein, indem er den Fokus vom Unternehmen weg hin zum Journalismus verlagert. Er setzt ein Verständnis über Sach- und Kommunikationskrisen voraus: „Tatsächlich spielt im Verlauf einer Krise die Kommunikation über die Sache eine zentrale Rolle, zumal sie selbst in eine Krise geraten kann, sodass zur Sachkrise eine Kommunikationskrise kommt“ (Kepplinger, 2015, S. 995). Sowohl die Sachkrise als auch die Kommunikationskrise „folgen ihrer jeweiligen Eigengesetzlichkeit, können sich jedoch auch gegenseitig gefährlich überlagern“ (Kepplinger, 2015, S. 995). Besonders hebt Kepplinger, anders als bei den vorangegangenen Ausführungen zur Krisenkommunikation hervor, dass die

Verantwortlichen der Sachkrise den neutralen und wertenden Berichterstatlern gegenüber stehen würden (Kepplinger, 2015, S. 995). Dieses Gegenüberstehen ist Chance und Gefahr zugleich, da im besten Fall die Berichterstatter zum Vorteil der Krisen-Verantwortlichen publizieren, im schlechtesten Fall passiert genau das Gegenteil. Die Berichterstattung habe zur Aufgabe, die Aufklärung der Ursachen und Folgen der Sachkrise zu thematisieren, „dabei dürfen sie sich jedoch paradoxerweise nicht ausschließlich an den sachlichen Erfordernissen orientieren, sondern müssen wie die Teilnehmer an publizistischen Konflikten die Erfolgsbedingungen der Medien berücksichtigen“ (Kepplinger, 2015, S. 995). Kepplinger betont hier also anschaulich, dass es in der Krisenkommunikation aus journalistischer Perspektive zwar um die Berichterstattung über eine Krise geht, mit dem höheren Ziel die Öffentlichkeit zu informieren, gleichzeitig unterliege der Journalismus dabei aber wirtschaftlichen Zwängen. Für eine erfolgreiche Krisenkommunikation resümiert er deshalb: „Entscheidend sind für die Krisenkommunikation nicht die internen, sondern die externen Kriterien – die Erwartungen der Medien, die Reaktionsweisen des Publikums und die Zwänge der Politik“ (Kepplinger, 2015, S. 997).

Zusammenfassend kann an dieser Stelle das Folgende festgehalten werden: Krisen sind unvorhersehbare Ereignisse, die sich potentiell negativ auf ein Unternehmen auswirken können. Aufgabe der Öffentlichkeitsarbeit von Unternehmen ist es deshalb, durch ein gutes Krisenmanagement in der Lage zu sein, Krisen gut zu bewältigen. Ein Teil des Krisenmanagements ist dabei die Krisenkommunikation, ihre Aufgabe ist es die interessierte Öffentlichkeit und die Stakeholder mit den nötigen Informationen zu versorgen, ohne dem Unternehmen dabei Schaden zuzufügen. Für diese Magisterarbeit spielt das in mehrfacher Hinsicht eine entscheidende Rolle. Ziel der Arbeit ist es, die psychische Gesundheit als Thema in der öffentlichen Kommunikation zu analysieren. Dabei ist zu beachten, dass die Lufthansa Group (inklusive der Lufthansa und Germanwings) durch den absichtlich verursachten Absturz in eine schwere Unternehmenskrise geraten ist. Nachdem die Ermittlungen zeigten, dass es die Absicht des fluguntauglichen Co-Piloten gewesen ist, die das Flugzeug zum Absturz brachte, stellte sich die gesamte Öffentlichkeit die Frage, warum die Verantwortlichen der Lufthansa Group das nicht verhindern konnte; wie es passieren konnte, dass der Co-Pilot alleine im Cockpit hinter dem Steuer des Airbus gesessen ist. Neben der öffentlich gestellten Schuldfrage ging es für die Lufthansa Group aber auch um das Image und ihre Reputation, die auf dem Spiel standen. Die vorliegende Magisterarbeit hat nicht zum primären Ziel die Krisenkommunikation empirisch zu untersuchen und in einen aktuellen Forschungskontext einzuordnen. Es soll nicht um eine Bewertung von Krisenstrategien oder Auftritten des Vorstands gehen. Was für diese Magisterarbeit relevant ist, ist die

öffentliche Kommunikation (in Form von Pressemitteilungen) der Lufthansa Group. Diese wird Teil der Untersuchung sein und mittels einer Input-Analyse überprüft, inwieweit die Inhalte in der Medienberichterstattung aufgegriffen und möglicherweise bearbeitet wurden. Dabei werden Aspekte der Schuld und Verantwortungszuschreibung, auch auf die Lufthansa Group bezogen, eingeschlossen. All das geschieht vor dem Hintergrund und mit dem Wissen, dass die Lufthansa Group in einer Krisensituation gehandelt hat und die Pressemitteilungen als Krisenkommunikation anzusehen sind; die hier vorliegende Arbeit aber nur ein bestimmtes Thema dieser Kommunikation fokussieren wird. Für die Magisterarbeit und vor allem für die Erstellung der Erhebungsinstrumente ist es an dieser Stelle zuallerletzt noch wichtig, Issues von Krisen abzugrenzen um danach die forschungsleitenden Gedanken in Fragen zu überführen.

2.4.2 Issues

Unter Issues ist laut Schulz das Folgende zu verstehen: „Issues sind konfliktäre Themen mit einer hohen Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit“ (Schulz, 2001, S. 222). Dabei weist Rössler auf die Schwierigkeit der Abgrenzung von Issues und Themen hin: „So selbstverständlich der Begriff ‚Thema‘ zur Beschreibung des Gegenstandes von Massenkommunikation im Alltag verwendet wird, so unscharf ist er nicht nur in Abgrenzung zum ‚Ereignis‘, dem ‚Problem‘ bis hin zu den Anglizismen des ‚Issues‘, ‚Events‘ oder der ‚Topics‘ – Ausdrücke, die oft synonym gebraucht werden“ (Rössler, 2015, S. 461f). Unter Issues im Sinne des Issue Managements fasst Röttger Sachverhalte zusammen, die: „(1) Von öffentlichem Interesse sind; (2) ein Konfliktpotenzial aufweisen; (3) tatsächlich oder potenziell Organisationen und deren Handlungspotenzial tangieren; (4) eine Beziehung zwischen Anspruchsgruppen/Teilöffentlichkeiten und Organisation herstellen und (5) und im Zusammenhang mit einem oder mehreren Ereignissen stehen“ (Röttger, 2001, S. 19). Issues sind Röttger zufolge aber nicht alle zwingend nur konflikthaltig. Es sei durchaus ein Chancenpotenzial vorhanden, da jedes Issue auch eine Chance mit sich bringt und imagefördernde und markenstabilisierende Themen platziert werden können (Röttger, 2001, S. 17). Zu den Aufgaben von Issue Management gehören nach Röttger die systematische Beobachtung relevanter Umweltbereiche um Informationen über Themen und Erwartungen von Anspruchsgruppen zu erheben. Aus kommunikationswissenschaftlicher Perspektive ist die Beziehungsgestaltung zwischen Organisation und Stakeholder im Fokus; aus betriebswirtschaftlicher Sicht steht die strategische Unternehmensplanung im Mittelpunkt des Issue Managements im Vordergrund (Röttger, 2001, S. 15). Die Wichtigkeit von Issue Management zeigt sich Schulz zufolge wenn es um die öffentliche Meinung geht: „Es geht bei der Entstehung von

Deutungsmustern nicht mehr nur um Themenwichtigkeit, sondern auch um Interpretationen der öffentlichen Meinung“ (Schulz, 2001, S. 222).

Im Fokus der geplanten Untersuchung steht das Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“. Die Frage ob es sich dabei um ein definiertes Issue der Lufthansa Group handelt, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Sie ist aber als Hinweis an dieser Stelle wichtig, denn wenn es so wäre, könnte eine strategische Thematisierung bzw. Dethematisierung stattgefunden haben. Hier kann der Bogen gespannt werden, von der Definition der Issues, über die Planung des Umgangs mit ihnen bis hin zum Thematisierungs- und Meinungsbildungsprozess in der Öffentlichkeit. Schulz erklärt die Verbindung von Issues Management und Agenda-Setting an dieser Stelle: „Die ursprüngliche Überlegung des agenda setting-Ansatzes ist, dass Medien durch Art und Umfang der Berichterstattung die Wichtigkeit von Themen herausstellen. Eine entscheidende Aufgabe des Issues Management ist es, nach der frühzeitigen Erkennung von Gefahrenpotentialen, in den Thematisierungsprozess einzugreifen“ (Schulz, 2001, S. 222). Es geht also beim Issues Management um eine Überwachung und Planung für kritische Themen, die für ein Unternehmen zu einem Problem oder einer Krise heranwachsen können. Übertragen auf den Germanwings Absturz könnte angenommen werden, dass das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ möglicherweise ein definiertes Issue der Lufthansa Group (oder der gesamten Luftfahrt) ist. Daraus würde dann folgen, dass eine Thematisierung dieser aus strategischer Sicht zu verhindern ist. Ob und wie psychische Gesundheit von Piloten thematisiert wird soll mit der vorliegenden Arbeit geklärt werden.

3. Forschungsfragen

Die ausgeführten theoretischen Überlegungen sollen nun in die forschungsleitenden Fragen dieser Magisterarbeit enden. Es soll dabei um die Thematisierung von psychischer Gesundheit von Piloten in der öffentlichen Kommunikation der Luftfahrtbranche und der Medienberichterstattung gehen. Im Vorangegangenen wurde das Vier-Akteursmodell präsentiert und auf die Idee dieser Magisterarbeit übertragen. Dieses Modell wird hier auch die Auswahl der relevanten Akteure bzw. Kommunikatoren beeinflussen.

Für die Gliederung der Forschungsfragen dieser Arbeit macht es Sinn, die Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten in der öffentlichen Kommunikation aufzuteilen um die gesamte Bandbreite der öffentlichen Kommunikation abzudecken. In den vorangegangenen theoretischen Ausführungen wurde eine Aufteilung der öffentlichen Kommunikation in verschiedene Bereiche vorgenommen. Dafür ist das Vier-

Akteursmodell von Bentele, Liebert und Seeling an das Forschungsvorhaben angepasst worden (Bentele et al., 1997). Hypothesen aus den theoretischen Implikationen zu entwickeln und mit der Untersuchung dann zu überprüfen macht beim geplanten Vorhaben wenig Sinn, da es sich um die Betrachtung eines Einzelfalls handelt.

Die forschungsleitende Frage dieser Magisterarbeit lautet: **Welche Rolle spielt das Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ in der öffentlichen Kommunikation nach dem Germanwings Absturz?** Für die Beantwortung soll geklärt werden ob und wie das Tabu-Thema in der öffentlichen Kommunikation auftaucht. Es soll geprüft werden, ob es sich wirklich um ein Tabu-Thema handelt bzw. wie ausführlich das Thema behandelt wird. Da diese komplexe Frage nicht einfach zu beantworten ist, da hier verschiedene Aspekte eine wichtige Rolle spielen, scheint es sinnvoll für die Beantwortung weitere untergeordnete Forschungsfragen zu bilden, mit deren Hilfe dann die forschungsleitende Frage beantwortet werden kann. Die folgenden vier Fragen werden also zunächst kleinere Bereiche der Thematik abdecken, damit am Ende die übergeordnete Frage beantwortet und ein größerer Kontext hergestellt werden kann. Es handelt sich dabei um die folgenden vier Forschungsfragen:

1. **Forschungsfrage:** Wie wurde über die psychische Gesundheit von Piloten in den Medien berichtet?
2. **Forschungsfrage:** Wie wurde die psychische Gesundheit von Piloten in der öffentlichen Kommunikation der Luftfahrtbranche thematisiert?
3. **Forschungsfrage:** Worin liegen Unterschiede und Gemeinsamkeiten in der Medienberichterstattung und der öffentlichen Kommunikation der Luftfahrtbranche bei der Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten?
4. **Forschungsfrage:** Inwieweit wurden die Pressemitteilungen der Luftfahrtbranche in der Medienberichterstattung verwendet?

Die erste Forschungsfrage fokussiert die Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten in der Medienberichterstattung. Es können dafür selbstverständlich nicht alle Medien, die über den Absturz berichtet haben in die Untersuchung miteinbezogen werden. Stattdessen werden nach vorher bestimmten Kriterien Medienauswahl und Zeitraum festgelegt. Mithilfe einer Inhaltsanalyse sollen dann formale Eigenschaften, wie beispielsweise die Platzierung der Artikel oder die Darstellungsform, erhoben werden. Außerdem wird erhoben, welche psychischen Krankheiten in den Artikeln genannt werden, in welchem Kontext das geschieht und ob stigmatisierende Aussagen in der Medienberichterstattung vorhanden sind. Die theoretischen Ausführungen im

vorangegangenen Kapitel lassen vermuten, dass das Thema möglicherweise aufgrund seines Tabus eher verschwiegen wird. Es wird außerdem angenommen, dass eine Verbindung zwischen dem Co-Piloten des Germanwings Fliegers und dem Absturz und einer möglichen depressiven Erkrankung hergestellt wird. Sowohl diese mögliche Verbindung, als auch die Wortwahl könnte zu einer verstärkten Stigmatisierung von psychischen Krankheiten beitragen, weshalb diese Aspekte bei der ersten Forschungsfrage besondere Aufmerksamkeit erhalten.

Die zweite Forschungsfrage soll ermitteln, wie die Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten in der öffentlichen Kommunikation der Luftfahrtbranche stattgefunden hat. Dafür werden Akteure nach bestimmten Kriterien ausgewählt und ihre Kommunikationsinhalte nach dem Germanwings Absturz betrachtet, auch hier soll eine Inhaltsanalyse dabei helfen. Die Beantwortung der Frage soll am Ende dazu beitragen, ein besseres Verständnis über die Darstellung des Themas in der öffentlichen Kommunikation zu schaffen. Es wird vermutet, dass die Kommunikation nach dem Absturz wenige Informationen zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ enthält, da das Tabu-Thema eher vermieden oder ganz von der Medienagenda ferngehalten werden sollte. Auch besteht die Möglichkeit, dass andere Akteure, bzw. die Konkurrenten von Germanwings und Lufthansa den Absturz dazu ausnutzen, um sich selbst besser darzustellen.

Die dritte Forschungsfrage soll die Antworten der ersten und der zweiten Forschungsfrage zusammenbringen. Der Blick wird auf Gemeinsamkeiten und Unterschiede gerichtet, um einen Vergleich zwischen den Medienberichten und der öffentlichen Kommunikation in Form vorzunehmen. Grundsätzlich kann auf Basis der unterschiedlichen Ziele und Zielgruppen von Medien und Öffentlichkeitsarbeit angenommen werden, dass die Medienberichte das Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ als hochbrisanten Gegenstand des öffentlichen Diskurses präsentieren. Die Kommunikation der Akteure der Luftfahrt dagegen ist möglicherweise eher darauf fokussiert abzulenken, das Thema gänzlich zu vermeiden oder es zum eigenen Vorteil zu instrumentalisieren.

Die vierte und letzte Forschungsfrage wird mithilfe einer Input-Output-Analyse die Aussagen der öffentlichen Kommunikation der Luftfahrtbranche in der Medienberichterstattung überprüfen. Dabei soll geklärt werden, ob Aussagen übernommen worden sind und ob so eine Determinierung der Medienberichterstattung durch die Kommunikationsinhalte der Luftfahrt stattgefunden hat. Für übernommene Aussagen werden die Vollständigkeit der Übernahme, eine Kommentierung und eine Bewertung der Inhalte durch Journalisten erhoben. Für den Fall, dass eher wenige Aussagen der öffentlichen Kommunikation der Luftfahrtbranche in die

Medienberichterstattung übernommen werden, soll aufgedeckt werden, welche alternativen Quellen eine Rolle in den Artikeln über den Germanwings Absturz spielen. Die Ausführungen im vorangegangenen Theorieteil haben gezeigt, dass das Verhältnis von Journalismus und Öffentlichkeitsarbeit komplex ist, Hinweise auf eine Determinierung des Journalismus durch die PR (Baerns, 1985) sind genauso vorhanden, wie Annahmen einer gegenseitigen Beeinflussung im Intereffikationsmodell (Bentele et al., 1997). Es gibt Anzeichen für den Einfluss der Situation (Krisen vs. Normalfall) (Barth & Donsbach, 1992) und Faktoren wie Konflikthaftigkeit und Negativismus (Donsbach & Wenzel, 2002). Für diese Untersuchung ist es deshalb hoch interessant zu sehen inwieweit Aussagen der Luftfahrtbranche in die Medienberichterstattung übernommen werden und welche Aussagen das betrifft, da es sich beim Germanwings Absturz eindeutig um eine Krisensituation handelt. Für eine Krisenberichterstattung gibt es Tendenzen, dass die Eigenleistung von Journalisten ansteigt (Barth & Donsbach, 1992), ob das im vorliegenden Fall bestätigt werden kann soll mit der vorliegenden Untersuchung geklärt werden.

Mithilfe der Ergebnisse der vier untergeordneten Forschungsfragen soll es dann möglich sein, die übergeordnete Forschungsfrage zu beantworten und zu klären, ob das Tabu-Thema eine Rolle spielt und wie groß diese ist. Außerdem sollen Aussagen über eine mögliche Einflussnahme der Öffentlichkeitsarbeit der Luftfahrtbranchen-Akteure auf die Medienberichte getroffen werden können. Die methodischen Zugänge und die Umsetzung für diese Magisterarbeit wird nun im nächsten Kapitel ausführlich vorgestellt.

4. Methodisches Vorgehen

4.1 Die Input-Output-Analyse

Um die ausgeführten Forschungsfragen beantworten zu können, wird im Folgenden die ausgewählte Methode vorgestellt. Für das Forschungsvorhaben scheint eine Input-Output-Analyse am geeignetsten zu sein, um „von manifesten Produkten – schriftlichem PR-Material, Beiträgen von Nachrichtenagenturen, Artikeln in Zeitungen, Fernseh- und Hörfunkbeiträgen – Rückschlüsse auf den Einfluss der Öffentlichkeitsarbeit auf die Medienberichterstattung“ zu ziehen (Raupp & Vogelgesang, 2009, S. 83). Deshalb ist diese Methode gewählt worden, um den Einfluss der PR auf die Medienberichterstattung zum Thema untersuchen zu können. Zur Methodik der Input-Output-Analyse halten Raupp und Vogelgesang fest: „Die Input-Analyse einer Medienresonanzanalyse umfasst die Untersuchung von PR-Veröffentlichungen. Die Output-Analyse hingegen umfasst die Untersuchung von redaktionellen Veröffentlichungen über denjenigen, der die PR-Veröffentlichungen, die im Rahmen der Input-Analyse erfasst werden, verantwortet“

(Raupp & Vogelgesang, 2009, S. 125). Bei der vorliegenden Magisterarbeit bestand das Untersuchungsmaterial der Input-Analyse aus Pressemitteilungen der ausgewählten Akteure der Luftfahrtbranche. Für die Output-Analyse waren Artikel von deutschen Zeitungen untersucht worden.

Für die Input-Analyse stand die öffentliche Kommunikation von Akteuren aus der Luftfahrtbranche untersucht. Die Stichprobe hat sich dabei aus den von der Autorin als relevant erachteten Akteuren zusammengesetzt. Das Ziel bei der Auswahl war es, von einem internationalen Standpunkt bis zur nationalen Perspektive alle wichtigen Vertreter miteinzubeziehen. Diese Gruppe der relevanten Akteure ist bei der Recherche schnell gewachsen. Im Laufe dieser wurde deshalb die Entscheidung getroffen, die ausgewählten Akteure für eine bessere Übersichtlichkeit in vier Gruppen einzuteilen. Neben der Übersichtlichkeit hat diese Einteilungen einen weiteren Vorteil: Die Gruppen lassen sich später besser vergleichen, was besonders interessant ist, da die Akteure aus komplett verschiedenen Motivationen Kommunikationsinhalte veröffentlicht haben. Die erste Gruppe besteht aus Vertretern der Behörden, die in einem solchen Fall kommunizieren müssen, weil es Teil ihrer Aufgabe ist, anders als zum Beispiel Vertreter der zweiten Gruppe, den Verbänden. Die dritte Gruppe, die sich nochmal im Grad der Betroffenheit und des befürchteten Schadens durch den Absturz von den ersten beiden unterscheidet, sind die Airlines. Die vierte Gruppe besteht aus den betroffenen Airlines, also Germanwings und Lufthansa.

Bei (1) den Behörden bzw. staatlichen Einrichtungen wurden die Folgenden ausgewählt:

- die BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile),
- das BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur),
- deutsche Bundesregierung,
- die Europäische Kommission,
- die EASA (European Aviation Safety Agency)
- und das DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt).

Zu (2) den ausgewählten Verbänden gehören:

- der BDL (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft),
- die ECA (European Cockpit Association),
- die IFALPA (International Federation of Air Line Pilots Associations),
- die VC (Vereinigung Cockpit),
- die IATA (International Air Transport Association),
- die UFO (Unabhängige Flugbegleiter Organisation),
- der BDF (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften)
- und der BDLI (Bundesverband der Luft- und Raumfahrtindustrie).

Die dritte Gruppe besteht aus (3) den größten europäischen Airlines:

- der Air France KLM,
- der International Airlines Group,
- Ryanair
- und easyJet.

Die vierte und letzte Gruppe (4) besteht aus:

- Germanwings
- und Lufthansa.

Von den Akteuren der vier gebildeten Gruppen sind alle Pressemitteilungen, die erstens den Germanwings Absturz thematisiert haben und zweitens im Zeitraum vom Tag des Absturzes am 24. März 2015 bis zum Beginn der empirischen Phase der Magisterarbeit am 20. April 2016 veröffentlicht wurden, in die Stichprobe eingeschlossen worden. Unter Pressemitteilung sind dabei alle Dokumente zu verstehen, die die Akteure in ihrem Presse-, Medien-, News-Bereich auf den Webseiten veröffentlicht haben. Für die Suche nach den Pressemitteilungen wurde auf den Webseiten die Suchfunktion nach Stichwörtern („Germanwings“, „9525“, „Absturz“, „crash“) verwendet. Zusätzlich sind die Archive chronologisch durchgeblättert worden um sicherzugehen, dass alle veröffentlichten Pressemitteilungen auch gefunden werden. Das relevante Aufgreifkriterium für diese Untersuchung war die Thematisierung des Absturzes. Die so gefundenen Treffer konnten auf den Webseiten der Akteure entweder direkt als PDF heruntergeladen werden oder über die Druckfunktion als PDF gespeichert werden. Auf diesem Weg wurden 90 PDFs von Pressemitteilungen für diese Magisterarbeit gespeichert. Mit diesen wurde dann eine qualitative Input-Analyse durchgeführt, das bedeutet, die Pressemitteilungen wurden auf ihre wesentlichen Kernaussagen reduziert. Es ist so ein Katalog von 208 Aussagen entstanden.

Die Stichprobe der quantitativen Output-Analyse setzte sich aus den von der Autorin als relevant erachteten Medienberichten folgender überregionaler Tageszeitungen zusammen: die *Süddeutsche Zeitung* (SZ), die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (FAZ), das *Handelsblatt* (HB), die *Bild* Zeitung (Bild) und *Die Welt kompakt*. Außerdem wurde *Die Zeit* als überregionale Wochenzeitung und *Der Spiegel* als wöchentliches Nachrichtenmagazin eingeschlossen, um ein möglichst breites Spektrum deutscher Leitmedien untersuchen zu können. Es handelt sich ausschließlich um täglich oder wöchentlich in Deutschland erscheinende Printmedien. Dabei werden sowohl Qualitätsmedien (*Süddeutsche Zeitung*, *FAZ*, etc.) wegen ihres Qualitätsanspruchs eingeschlossen, als auch ein Boulevardmedium (die *Bild*), wegen ihrer hohen Auflage und der daraus resultierenden Relevanz. Die Beschränkung auf deutsche Medien liegt sowohl

in der Staatsangehörigkeit der Passagiere (die meisten Verstorbenen waren Deutsche) als auch in der Betroffenheit des Unternehmens (Germanwings als Teil der deutschen Lufthansa Group) begründet.

Für die Suche und Auswahl der einzelnen Artikel wurde der APA Online-Manager verwendet. Die beiden Schlagwörter für die Suche waren „Germanwings“ und „Absturz“. Alle Artikel zum Thema, die im festgelegten Untersuchungszeitraum von den ausgewählten Medien publiziert wurden, konnten so eingeschlossen werden. Das relevante Aufgreifkriterium der Zeitungsartikel war somit die Thematisierung des Absturzes. Der Untersuchungszeitraum beginnt mit dem Tag des Absturzes von Germanwings Flug 9525 am 24. März 2015 und endet mit Beginn des empirischen Teils der Magisterarbeit am 20. April 2016.

Bei der Auswahl der Artikel ist während des Probecodierens festgestellt worden, dass manche Artikel der ausgewählten Medien im APA Online-Manager mit mehreren Ausgaben hinterlegt waren. Die *Bild* Zeitung zum Beispiel ist mit einer Bund-Ausgabe, einer Dresden-Ausgabe und einer Leipzig-Ausgabe zu finden, das bedeutet der gleiche Artikel wurde dann in jeder Ausgabe gefunden und ausgegeben. Nach der Recherche waren zunächst einfach alle durch die Suche gefundenen Treffer gespeichert worden, dadurch war die Zahl der relevanten Artikel für Stichprobe vor dem Probecodieren deutlich höher. Danach sind von 1157 ursprünglich gefundenen Artikeln nach Entfernen der doppelten Ausgaben noch 665 übrig geblieben. Dafür sind die Suchergebnisse nochmals durchgelesen und die Artikel danach einzeln ausgewählt worden, um sicherzustellen, dass es dieses Mal keine Doppelt-, Dreifach- oder Vierfach-Verwendungen der Artikel gibt.

Somit waren für die Input-Output-Analyse das Untersuchungsdesign festgelegt, die Stichprobe ausgewählt und der Untersuchungszeitraum definiert. Der Untersuchungszeitraum ist für Input und Output gleich und durch den Tag des Absturzes und den Beginn der empirischen Phase der Magisterarbeit begrenzt. Die Stichprobe dieser Magisterarbeit bestand demnach aus 90 Pressemitteilungen und 665 Artikeln, für beide Gruppen war dabei das gleiche Aufgreifkriterium relevant: die Thematisierung des Germanwings Absturzes. In Bezug auf die Stichprobenziehung ist deshalb festzuhalten: Für die ausgewählten Kommunikatoren konnten in Folge alle Texte, die den Germanwings Absturz thematisiert haben, aufgenommen werden. Es kann deshalb von einer Vollerhebung der Pressemitteilungen der ausgewählten Kommunikatoren gesprochen werden. Aufgrund einer besseren Vergleichbarkeit wurden nur Textquellen in die Untersuchung miteinbezogen und von der Nutzung von Bild- und Videomaterial abgesehen.

Nach Methodenauswahl und Stichprobenziehung war der nächste Schritt die Entwicklung des Erhebungsinstruments. Dafür wurden im ersten Schritt bei der Input-Analyse die 90 ausgewählten Pressemitteilungen in ihre zentralen Aussagen zerlegt, durchnummeriert und damit ein Aussagenkatalog erstellt (Maurer, 2007, S. 178f). Im folgenden Schritt, der Output-Analyse, wurde dann die Übernahme der Aussagen in den Artikeln gezählt und hinsichtlich Vollständigkeit, Kommentierung, Bewertung überprüft (Maurer, 2007, S. 179). Damit die Output-Analyse durchgeführt werden konnte, musste aber erst das Codebuch erstellt werden. Hier ist zu beachten, dass die Entwicklung des Codebuchs schrittweise stattfindet, sie beginnt mit der Operationalisierung der Begriffe und der Formulierung von Codierregeln für die operationalisierten Begriffe (Raupp & Vogelgesang, 2009, S. 152ff). Ein ideales Codebuch enthält dann am Ende sämtliche Aufgriffskriterien und Codierregeln, mit zusätzlichen Codeerläuterungen für einzelne, nicht eindeutige Variablen (Raupp & Vogelgesang, 2009, S. 155f). Die Entwicklung des Erhebungsinstruments ist also ein langer Prozess, denn das Codebuch wird immer wieder überarbeitet und ergänzt.

Grundsätzlich besteht ein Codebuch aus einem Kategoriensystem, das die einzelnen Kategorien und Variablen beinhaltet. Die Kategorien wiederum sind in einen formalen und einen inhaltlichen Teil unterteilt. Die formalen Kategorien beschreiben die äußeren Merkmale des Texts, dazu zählen unter anderem Medium, Datum, Länge und Größe. Für die Entwicklung der inhaltlichen Kategorien muss als Erstes beschrieben und definiert werden, was diese untersuchen sollen. Daraus ergeben sich im Weiteren die Unterkategorien und auch die möglichen Ausprägungen der Merkmale. Am Ende der formalen und inhaltlichen Kategorienbildung werden die Beschreibungen der Kategorien und ihre Definitionen in einem Codebuch zusammengefasst und mit Anweisungen ergänzt. Das garantiert eine intersubjektive Nachvollziehbarkeit der Kategorien und des Codierens. So lassen sich die Ausführungen der ausgewählten Autoren am besten zusammenfassen und für diese Magisterarbeit übernehmen. (Brosius, Haas, & Koschel, 2012, S. 143ff; Raupp & Vogelgesang, 2009, S. 154ff)

Nachdem das vorläufige Codebuch fertiggestellt worden ist, wurde der Pretest durchgeführt. Dieser soll die Validität des Codebuchs (Messung der gesuchten Merkmale, trennscharf und vollständig) und die Reliabilität des Codierens (zuverlässig und genau) sicherstellen. Mögliche Unklarheiten oder fehlende Ausprägungen sind nach dem Pretest ergänzt worden. Das finale Codebuch besteht also aus zwei Teilen. Der erste enthält die formalen Kategorien (Datum, Länge etc.). Der zweite ist in die inhaltlichen Kategorien „psychische Gesundheit und Krankheit“, „Quellen“ und „Stigmatisierung und Verantwortungszuschreibung“ aufgeteilt. Als letztes ist im Codebuch der Aussagenkatalog angehängt. Dieser besteht aus den Kernaussagen der gefundenen 90 Pressemitteilungen

der Input-Analyse. Es handelt sich dabei um 208 Aussagen. Das Codebuch kann im Anhang dieser Magisterarbeit eingesehen werden.

4.2 Ergänzende Elemente zur Input-Output-Analyse

Eine Input-Output-Analyse kann Transformationsprozesse der Medienberichterstattung bewerten und Kriterien wie Selektionsrate, Beachtungsgrad, Quellen, Übernahme, Wertung etc. messen (Bonfadelli, 2002, S. 183f). Das ist nach Ansicht der Verfasserin dieser Magisterarbeit für die Untersuchung der Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten in der öffentlichen Kommunikation nach dem Germanwings Absturz hilfreich und ein wichtiger Schritt, aber insgesamt nicht ausreichend für die Beantwortung der forschungsleitenden Fragen. Zusätzlich zur Ermittlung des Einflusses der Pressemitteilungen auf die Medienberichterstattung wurde bei dieser Magisterarbeit das Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ in den Fokus gerückt. Deshalb wurde die gesamte öffentliche Kommunikation der Luftfahrtbranche zunächst als Input betrachtet und zerlegt. Danach ist jedoch klargeworden, dass die Überprüfung der Aussagen nicht ausreichend ergiebig sein kann um alle interessierenden Aspekte abzudecken. Deshalb schien eine zusätzliche, mehr auf das Thema und weniger auf Kernaussagen fokussierte, qualitative Inhaltsanalyse als beste Lösung um diese Lücke zu schließen.

Mit der qualitativen Inhaltsanalyse konnten die Pressemitteilungen nochmal in ihrer Gesamtheit betrachtet werden. Das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ konnte damit – auch wenn es nicht mit den Worten „psychisch“ und „Gesundheit“ vorhanden war – besser in die Analyse miteinfließen. Nach Mayring funktioniert eine qualitative Inhaltsanalyse am besten, indem die essentiellen Textpassagen in eine beschränkte, beschreibende Form umgeschrieben werden, auch Paraphrasierung genannt (Mayring, 2008, S. 61). Die sich ergebenden Paraphrasen sind dann alle auf einer einheitlichen Sprachebene formuliert (Mayring, 2008, S. 61). Der dann folgende Schritt bringt alle inhaltsgleichen Paraphrasen auf ein gemeinsames Abstraktionsniveau, die sogenannte erste Reduktion (Mayring, 2008, S. 61). Anders formuliert: Paraphrasen, die das Gleiche beschreiben sollen zusammengefasst werden und auf einer Ebene mit den anderen Paraphrasen stehen können. Es folgt dann eine zweite Reduktion, dabei werden sich aufeinander beziehende Paraphrasen zusammengefasst und durch eine neue Aussage wiedergegeben (Mayring, 2008, S. 61). Wenn nach diesen Reduktionen immer noch kein Überblick möglich ist und eine weitere Zusammenfassung hilfreich scheint, wird dieser Vorgang nochmal wiederholt (Mayring, 2008, S. 61). Dieses Vorgehen wurde als adäquates Mittel betrachtet, um sich der thematischen Inhaltsanalyse der Pressemitteilungen zu nähern.

Damit wurde das methodische Vorgehen erweitert. Einerseits wurde die Input-Output-Analyse mit einer quantitativen Inhaltsanalyse der Medienberichterstattung durchgeführt und andererseits eine qualitative Inhaltsanalyse der Pressemitteilungen, jenseits der Input-Analyse als Erweiterung. Aus zwei Gründen war es nicht möglich, die qualitative Betrachtung der Pressemitteilungen einfach in die Input-Analyse zu integrieren: Erstens ist das Ziel der Input-Analyse die Übernahme der Pressemitteilungen, die den Germanwings Absturz thematisieren in der Medienberichterstattung zu überprüfen. Das wird durch die Zerlegung der Presseinformationen in ihre Kernaussagen möglich. Auf diese Art und Weise kann aber nicht sichtbar werden, wie groß der Anteil der Mitteilungen ist, die das Thema überhaupt aufgreifen. Zweitens hat eine Reduktion und Kategorienbildung, wie sie bei einer qualitativen Inhaltsanalyse der Fall vorgenommen wird, für die Input-Analyse keinen Mehrwert, da die Aussagen dabei verändert werden und wenn sie nur noch als Paraphrasen und Reduktionen existieren, können sie in der Output-Analyse unmöglich in den Artikeln gefunden werden. Damit das Thema, „psychische Gesundheit von Piloten“ und die Rolle in der öffentlichen Kommunikation in seiner Gesamtheit am besten erfasst werden kann, ist deshalb eine qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring als Hilfsmittel zur Input-Output-Analyse ergänzt worden.

Für die Artikel der Medienberichterstattung ist eine zusätzliche themenspezifische Analyse weniger aufwendig gewesen. Die Artikel, die den Absturz der Germanwings Maschine thematisieren wurden im Rahmen der Output-Analyse mithilfe eines Codebuches untersucht. Damit das Tabu-Thema der psychischen Gesundheit von Piloten dabei auch betrachtet werden konnte, wurden dem Erhebungsinstrument einfach weitere Kategorien hinzugefügt. Für die Kategorienbildung konnten aus dem theoretischen Teil vor allem von den Ausführungen zum Thema Stigmatisierung psychischer Krankheiten einiges angepasst und übernommen werden. Besonders bei der Entwicklung der Variablen „Wortwahl für psychische Krankheiten“ in den Artikeln und „Explizite Stigmatisierung“ bilden die Arbeiten von Aydin und Fritsch sowie von Heydendorff und Dreßing eine sehr gute Ausgangsbasis (Aydin & Fritsch, 2015; von Heydendorff & Dreßing, 2016).

Das finale Codebuch der vorliegenden Magisterarbeit ist, wie vorher beschrieben, aufgeteilt in einen formalen und einen inhaltlichen Teil und ist im Anhang zu finden. Innerhalb des formalen Teils waren Kategorien, wie Datum und Länge der Artikel zu codieren. Der inhaltliche Teil besteht unter anderem aus der Kategorie „psychische Gesundheit“, innerhalb welcher die in den Artikeln vorkommenden Krankheitsdiagnosen, der Kontext und das Motiv codiert werden konnten. Außerdem gab es eine Kategorie, die die genannten Quellen in den Artikeln erheben sollte. Die letzte Kategorie erfasste die

Stigmatisierung von psychischen Krankheiten in den Artikeln und mögliche Adressaten für Verantwortungszuschreibungen des Absturzes. Am Schluss des Codebuchs war dann der Aussagenkatalog platziert und damit die eigentliche Output-Analyse. Dafür wurden die Variablen zur Vollständigkeit, Kommentierung und Bewertung der Aussagen erhoben.

Die gewählte Methode dieser Magisterarbeit war die Input-Output-Analyse. Sie wurde, wie ausgeführt, erweitert um eine Fokussierung des Themas besser zu ermöglichen. Ziel dieser Erweiterung war, dass diese Untersuchung damit bestmöglich auf die gesuchte Thematik der psychischen Gesundheit von Piloten in der öffentlichen Kommunikation nach dem Germanwings Absturz eingehen kann. Die Rolle des Tabu-Themas sollte auf diese Art von allen Seiten beleuchtet werden.

5. Ergebnisse der Untersuchung

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Untersuchung präsentiert, um die forschungsleitenden Fragen der Magisterarbeit zu beantworten. Ziel der Untersuchung war es, die Rolle der psychischen Gesundheit von Piloten in der öffentlichen Kommunikation nach dem Germanwings Absturz zu untersuchen. Dafür wurden eine Input-Output-Analyse, sowie eine ergänzende qualitative Inhaltsanalyse durchgeführt, deren Ergebnisse nun vorgestellt werden.

5.1 Die psychische Gesundheit von Piloten in der Medienberichterstattung

Für die Beantwortung der ersten Forschungsfrage „Wie wurde über die psychische Gesundheit von Piloten in den Medien berichtet?“ sind die Ergebnisse der Output-Analyse heranzuziehen. Die Suche nach Artikeln mit den Stichworten „Germanwings“ und „Absturz“ über den APA Online-Manager brachte insgesamt 1157 Treffer. Einige dieser Artikel mussten aber nach dem Pretest gestrichen werden. Aufgrund von verschiedenen Ausgaben bestimmter Zeitungen (bei der *Bild* als Beispiel gab es eine Dresden-Ausgabe, eine Leipzig-Ausgabe etc.) waren manche Artikel mehrfach in den Treffern der Suche gelandet. Nach Aussortieren der Duplikate blieben 665 Artikel, die die endgültige Stichprobe dieser Magisterarbeit bildeten (s. Tabelle 2). Das Aufgreifkriterium dieser Stichprobe war die Thematisierung des Germanwings Absturzes. Über den Zeitraum von gut einem Jahr nach dem Tag des Germanwings Absturzes wurden bei den ausgewählten deutschen Printmedien 665 Artikel dazu veröffentlicht. Das erste Ergebnis dieser Untersuchung ist damit zwar schnell gefunden, aber noch wenig aussagekräftig.

Damit ein Artikel in die ausführliche quantitative Output-Analyse aufgenommen werden konnte, musste er außerdem noch ein weiteres Kriterium erfüllen: Der Artikel musste das

Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ beinhalten. Im Codebuch wird darunter aber mehr verstanden als die reine Verwendung der Begriffe „psychisch“ und „Gesundheit“. Es musste daher beim Codieren der Artikel überprüft werden, ob das Thema im Allgemeinen Beachtung findet. Das konnte beispielsweise die Thematisierung von Krankheitsbildern und Diagnosen sein, oder Möglichkeiten zur Erhaltung der psychischen Gesundheit, oder die Verantwortung für die psychische Gesundheit die Arbeitgeber gegenüber ihren Arbeitnehmern tragen. Entscheidend war also nicht der Kontext in dem das Thema erwähnt wurde, sondern die Tatsache, dass es vorgekommen ist. Von den 665 Artikeln zum Germanwings Absturz haben 107 Artikel dieses Kriterium erfüllt. Diese 107 Artikel sind dann mithilfe des erstellten Codebuchs codiert und die Daten danach mit dem Statistikprogramm SPSS ausgewertet worden, um die forschungsleitende Frage zu beantworten.

Das erste wichtige Ergebnis dieser Masterarbeit ist deshalb: Das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ ist – nach den definierten Kriterien – in 16,1 Prozent der Artikel über den Germanwings Absturz aufgetaucht. In der Einzelbetrachtung zeigt sich dabei, dass *Die Zeit* dem Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ einen deutlich höheren Anteil der Artikel gewidmet hat als der Durchschnitt, während *Die Welt kompakt* und das *Handelsblatt* die geringsten Anteile haben.

Medien	Artikel der Stichprobe	Artikel mit Thema	Anteil Artikel zum Thema innerhalb der Medien
Bild	153	31	20,3%
FAZ	152	28	18,4%
SZ	132	20	15,2%
Welt kompakt	108	10	9,3%
HB	73	7	9,6%
Zeit	21	6	28,6%
Spiegel	26	5	19,2%
Gesamt	665	107	16,1%

Tabelle 2 Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ in der Stichprobe der ausgewählten Medien im Untersuchungszeitraum

Damit diese in Tabelle 2 dargestellten Zahlen einen sinnvollen Interpretationsrahmen erhalten werden sie hier nun ausführlich besprochen. Die Verteilung der Artikel zum Germanwings Absturz ist über drei der Medien relativ gleichmäßig: die meisten Artikel mit einer Anzahl von 153 (23 Prozent) stammen von der *Bild* Zeitung, 152 Artikeln (23 Prozent) sind es der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* und die *Süddeutsche Zeitung* folgt mit 132 Artikeln (20 Prozent). *Die Welt kompakt* mit 108 Artikeln (16 Prozent) und das

Handelsblatt mit 73 Artikeln (elf Prozent) befinden sich im Mittelfeld der Anteile an der Medienberichterstattung. *Der Spiegel* und *Die Zeit* bilden mit 26 und 21 Artikeln (vier und drei Prozent) die Schlusslichter der Verteilung. Diese ungleiche Verteilung kommt dadurch zustande, dass *Der Spiegel* und *Die Zeit*, anders als die Tageszeitungen, nur einmal pro Woche erscheinen, deshalb sind hier logischerweise auch weniger Artikel zu finden. (s. Abbildung 5)

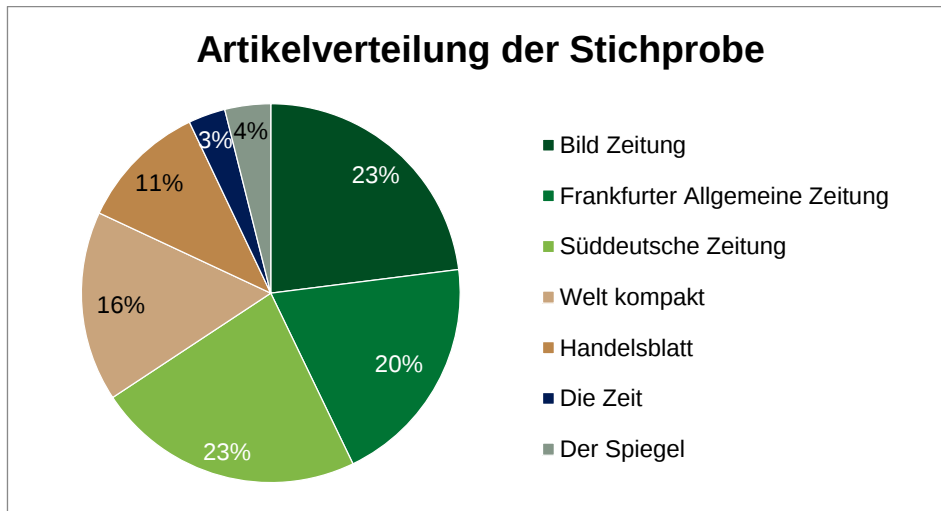


Abbildung 5 Anteile in der Medienberichterstattung zum Germanwings Absturz

Im Gegensatz zu der eben dargestellten Verteilung der Artikel steht nun die Verteilung der Anteile der Artikel zum Thema psychische Gesundheit. Dabei sind die Prozentwerte auf die Anzahl der Artikel zum Absturz des jeweiligen Mediums bezogen (s. Abbildung 6). Beispielsweise beim *Spiegel* zeigt sich mit einer Anzahl von 5 Artikeln zum Thema „psychische Gesundheit“ ein Anteil von 16 Prozent von den 26 Artikeln über den Absturz. So können Interpretationen zur Bedeutung des Themas innerhalb der Medien angestellt werden. *Die Welt kompakt* und das *Handelsblatt* sind dabei die Medien, die dem Thema den geringsten Anteil an Aufmerksamkeit schenken. Bei allen verbleibenden ist der Anteil sehr nah am Gesamtdurchschnitt (16,1 Prozent). Auffällig ist *Die Zeit*, denn mit fast einem Viertel ist die Gewichtung hier am stärksten ausgefallen. (Details s. Abbildung 6)

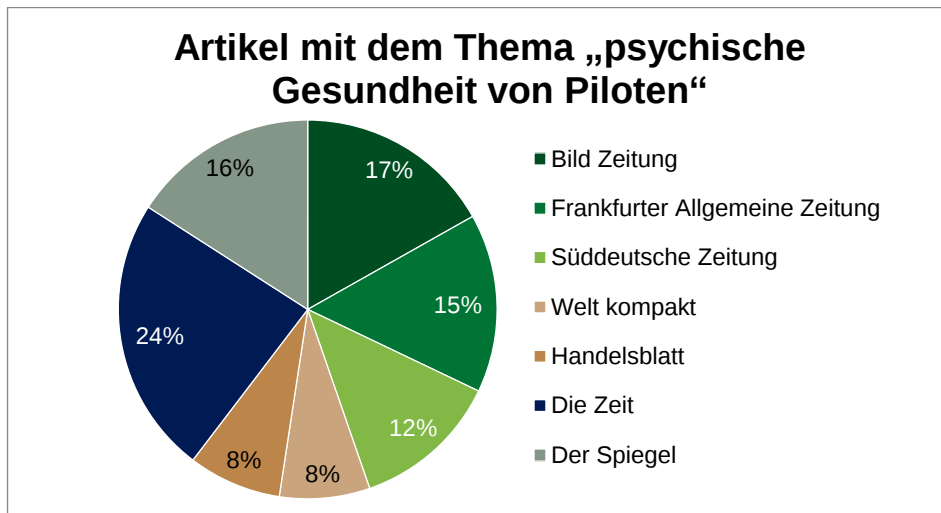


Abbildung 6 Anteil der Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ innerhalb der Artikel zum Germanwings Absturz des Mediums

Beim Veröffentlichungsdatum zeigte sich, dass die Hälfte der Artikel zum Thema „psychische Gesundheit“ innerhalb von einer Woche erschienen ist. Interessant ist dabei, dass das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ in den Artikeln der ausgewählten Medien zwischen dem Tag des Absturzes, dem 24. März, und der Bekanntgabe des vorläufigen Ermittlungsergebnisses des französischen Staatsanwalts, dem 26. März, nicht aufgetaucht ist (s. Abbildung 7). Am 26. März informierte der Staatsanwalt die Öffentlichkeit darüber, dass der Co-Pilot den Absturz willentlich verursacht hatte (Eurowings, 2015). Ab dem folgenden Tag ist das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ dann ein Thema in der Berichterstattung. Da es sich bei den untersuchten Medien um Printmedien handelt, war der 27. März der nächstmögliche Tag um darüber zu berichten. Auch zu beachten bei der Abbildung 7 ist, dass der 29. März ein Sonntag war, also keine Medienberichterstattung der Tageszeitungen stattgefunden hat. Es wird jedenfalls deutlich, dass erst nachdem die Absicht des Co-Piloten als Ermittlungsergebnis präsentiert wurde, folgte auch die Medienberichterstattung zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“.

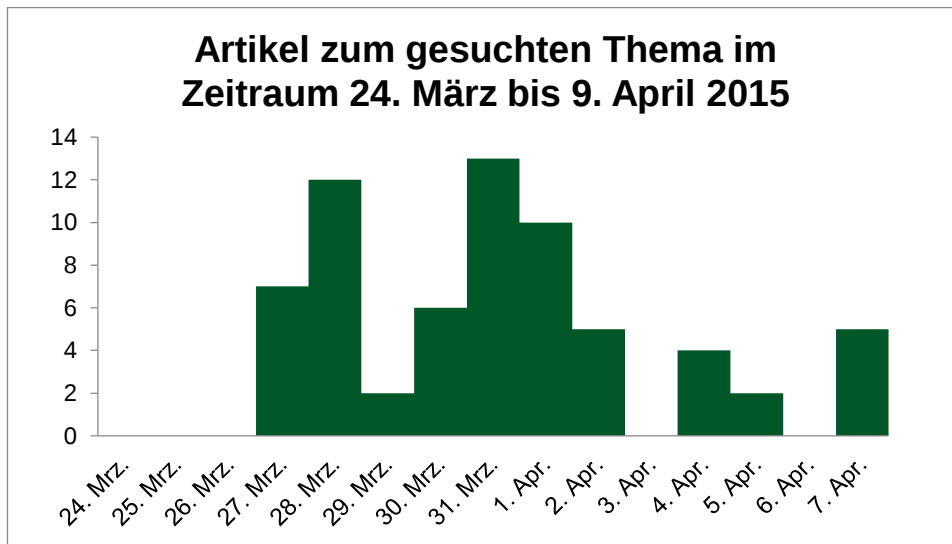


Abbildung 7 Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ im Zeitraum 24. März bis 9. April 2015

Die Artikel der vorliegenden Untersuchung sind entweder tendenziell eher lang und ausführlich oder eher kurz und knapp gewesen. In Prozenten ausgedrückt bedeutet das: gut 40 Prozent der Artikel enthielten mehr als 600 Wörter, während weitere 40 Prozent zwischen 100 und 400 Wörtern enthalten hatten. Bei der Platzierung der Artikel in den Medien ist festzustellen, dass der Großteil auf den ersten Seiten erschienen ist. Diese prominente Platzierung der Artikel zum Thema „psychische Gesundheit“ belegt die hohe Relevanz des Themas zu diesem Zeitpunkt. Die häufigste Darstellungsform der untersuchten Artikel war in über 80 Prozent der Fälle die klassische Nachricht bzw. die Berichtsform. Etwa sieben Prozent der Artikel waren Interviews, weitere sechs Prozent Leserbriefe, die Darstellungsformen abseits der Nachricht sind also vernachlässigbar.

Zusammenfassend kann an dieser Stelle für die formalen Kategorien festgehalten werden, dass die Verteilung der Artikel zum gesuchten Thema mit einer Ausnahme relativ gleichmäßig gewesen ist, der Anteil dieser Artikel beträgt 16,1 Prozent. Die untersuchten Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ waren klassische Nachrichten bzw. Berichte, die größtenteils innerhalb von einer Woche nach Bekanntwerden der Absicht des Co-Piloten erschienen sind. Artikel zum Thema sind in der Medienberichterstattung erst nach Verkündung des Untersuchungsergebnisses, dass der Absturz vom Co-Piloten absichtlich verursacht wurde, veröffentlicht worden. Die Artikel waren tendenziell eher länger und wurden auf den ersten Seiten der Medien veröffentlicht. Das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ ist in diesem Zeitraum damit so thematisiert worden, dass angenommen werden kann, dass es von den Rezipienten große Aufmerksamkeit erhalten hat.

Als Nächstes folgen nun die Auswertungen der inhaltlichen Kategorien des Codebuchs. Zur Beantwortung der Forschungsfrage, wie über das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ in den Medien berichtet wurde, ist es nun nötig, sich neben den bereits diskutierten formalen Kategorien vor allem die Ergebnisse aus den Kategorien „psychische Gesundheit und Krankheit“ und „Stigmatisierung“ anzusehen. Innerhalb der ersten wurde codiert, welche Diagnosen für psychische Krankheiten in den Artikeln erwähnt werden, innerhalb von welchem Kontext dies geschah und inwieweit die psychische Gesundheit dabei explizit thematisiert wurde. Außerdem wurde das in den Artikeln genannte Motiv für den Absturz erhoben. Für die Stigmatisierung wurden die verwendete Wortwahl und eine explizit vorhandene Stigmatisierung codiert.

Innerhalb der Kategorie „psychische Gesundheit und Krankheit“ wurden verschiedene psychische Erkrankungen codiert. Nach dem Pretest konnte in etwa eingeschätzt werden, welche Diagnosen hier relevant für die Medienberichterstattung gewesen sind und das Codebuch wurde dementsprechend erweitert. In dieser Kategorie der möglichen Erkrankungen ist auch „Suizidalität“ zu finden. Wie in den theoretischen Ausführungen erläutert wurde, ist Suizidalität von Suizid abzugrenzen. Die Suizidalität meint dabei „die Summe aller Denk-, Verhaltens- und Erlebensweisen von Menschen, die in Gedanken, durch aktives Handeln oder passives Unterlassen oder durch Handelnlassen den eigenen Tod anstreben bzw. als mögliches Ergebnis einer Handlung in Kauf nehmen“ (Wolfersdorf, 2008, S. 1321). Suizidalität ist eher als Symptom, von einer Depression zum Beispiel, zu charakterisieren. Das Einschließen der „Suizidalität“ in die Kategorie der in den Artikeln genannten Erkrankungen hat trotzdem Sinn gemacht, da es beim Codieren an ähnlichen Stellen und in ähnlichen Kontexten genannt wurde. Es ist der Autorin aber durchaus bewusst, dass Suizidalität oder die Auseinandersetzung mit der Selbsttötung nicht vergleichbar ist mit einer Persönlichkeitsstörung zum Beispiel. Die Suizidalität kann aber bei jeder der untersuchten Erkrankungen ein relevantes Symptom darstellen. Es ist dem Prozess des einfacheren Codierens geschuldet, dass das für diese Untersuchung die Diagnosen und die Suizidalität auf der gleichen Ebene codiert wurden. Die Ergebnisse der Kategorie werden aber um den Unterschied zu betonen die tatsächlich genannten Erkrankungen und die genannte Suizidalität getrennt voneinander ausgegeben.

Die in den Artikeln am häufigsten genannte Diagnose aus dem Spektrum der psychischen Erkrankungen sind Depressionen (65,4 Prozent), am zweithäufigsten wurden Persönlichkeitsstörungen erwähnt (8,4 Prozent). Der Sprung der Prozentwerte zwischen den beiden Diagnosen ist riesig; Depressionen kommen in den untersuchten Artikeln viel häufiger vor als die anderen. Das ist an dieser Stelle als wichtiges Ergebnis festzuhalten. Die anderen erhobenen psychischen Krankheiten wurden allesamt weniger systematisch

verwendet und sind eher als Einzelerwähnungen zu werten. Es wurde für jeden Artikel getrennt voneinander erhoben ob Depressionen und ob Persönlichkeitsstörungen etc. thematisiert worden sind. Die überwiegende Mehrheit der untersuchten Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ hat mit mehr als 65 Prozent „Depressionen“ genannt. (Details in

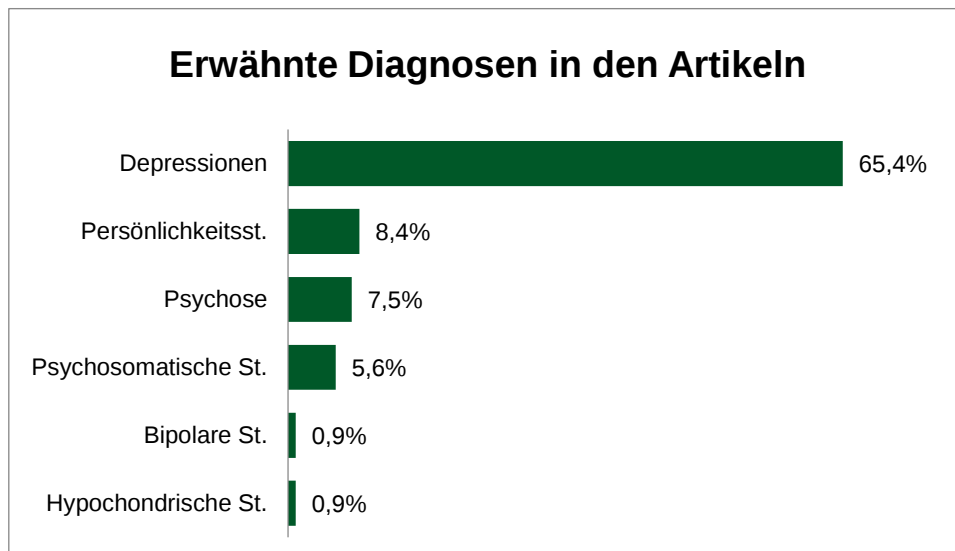


Abbildung 8)

Abbildung 8 Erwähnte Diagnosen für psychische Erkrankungen in der Medienberichterstattung

Mit Bezug auf die Abgrenzung der Suizidalität von den Diagnosen psychischer Erkrankungen, ist nun festzuhalten, dass 43,9 Prozent der Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ den Begriff Suizidalität erwähnten. (s. Abbildung 9) Es haben also in den untersuchten Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ vor allem Suizidalität und Depressionen eine wichtige Rolle gespielt.

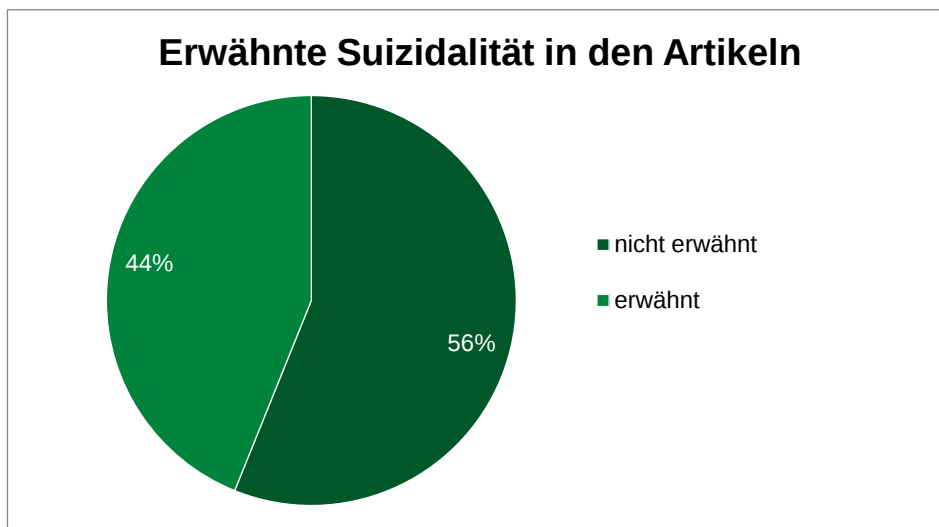


Abbildung 9 Suizidalität in den Artikeln der Untersuchung

Es ist an dieser Stelle also klar geworden, dass die meisten der Artikel dieser Untersuchung Depressionen und Suizidalität thematisierten. Da die bloße Nennung von „Depressionen“ oder „Persönlichkeitsstörungen“ kaum Aussagekraft für die Beantwortung der Forschungsfrage besitzt, wurde in dieser die Kategorie der Kontext in dem die Diagnose erwähnt wurde codiert. Im Pretest war aufgefallen, dass eine mögliche Erkrankung des Co-Piloten an Depressionen oft im Zusammenhang mit der Unterbrechung seiner Ausbildung im Jahr 2008 erwähnt wurde. Da das nicht die gleiche Art der Thematisierung darstellt, wie beispielsweise die Bezugsherstellung zwischen einer aktuellen psychischen Erkrankung und dem absichtlichen Absturz, wurde die Kategorie „alte Diagnose“ hinzugefügt um diese Artikel getrennt von den restlichen zu betrachten.

Es zeigt sich nun beim Kontext der erwähnten Diagnose in den Artikeln zum gesuchten Thema, dass knapp 44 Prozent der Artikel, mehr als zwei Fünftel also, eine psychische Erkrankung mit Bezug auf eine frühere Diagnose des Co-Piloten benennen. In 38 Prozent der Artikel wurde die psychische Krankheit zudem als Absturzursache dargestellt. Weitere 16 Prozent der Artikel nennen die psychische Krankheit im Kontext einer Krankschreibung des Co-Piloten bzw. Rezepten für Psychopharmaka. Als Beweis der Flugunfähigkeit des Co-Piloten geben 13,1 Prozent der Artikel eine der vorher genannten psychischen Erkrankungen an. (Details s. in Abbildung 10)

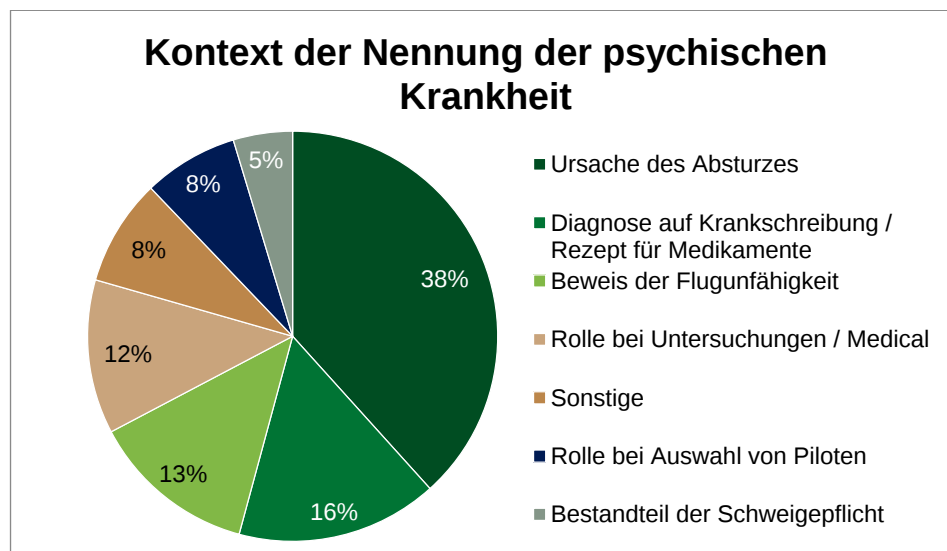


Abbildung 10 Psychische Krankheit im Kontext

An dieser Stelle wird die Verantwortung, die Journalisten gegenüber ihren Lesern verwiesen. Diese Art der Kontextherstellung, wie in der Berichterstattung zur psychisch Erkrankung des Co-Piloten geschehen, kann leicht zu einer verstärkten Stigmatisierung von psychisch erkrankten Personen führen. Eine abgeleitete Kausalität zwischen psychischen Krankheiten bzw. im konkreten Fall zwischen Depressionen und dem absichtlichen Töten von 149 anderen Personen vereinfacht die Umstände stark.

Anknüpfend an die Ausführungen des Theorieteils dieser Arbeit werden erneut die Autoren von Heydendorff und Dreßing zitiert, die nach ihrer Untersuchung zu einer möglichen Stigmatisierung von psychisch Erkrankten in der Medienberichterstattung nach dem Germanwings Absturz gewarnt hatten, dass:

„durch die medial oft hergestellte Kausalität von psychiatrischer Erkrankung und krimineller Tat – ohne dass solche Überlegungen in den Kontext der differenzierten wissenschaftlichen Befundlage gestellt werden („riskante Berichterstattung“) – aber natürlich auch durch explizit stigmatisierende Äußerungen die Gefahr einer Stigmatisierung und Selbststigmatisierung psychisch Erkrankter besteht“ (von Heydendorff & Dreßing, 2016, S. 138).

Deshalb ist „der verantwortungsvolle und reflektierte Umgang der Medien“ wie bereits von Aydin und Fritsch hervorgehoben wurde „ein wichtiger Schritt, um gesellschaftlicher Stigmatisierung entgegenzutreten“ (Aydin & Fritsch, 2015, S. 253).

Neben der Codierung des Kontextes der psychischen Erkrankung wurde zusätzlich eine weitere Variable als mögliche Einflussgröße der Stigmatisierung erhoben: das von den Medien genannte Motiv des Co-Piloten hinter dem Absturz. Die Unterstellung eines Motivs des Co-Piloten beeinflusst neben der Kontextsetzung einer psychischen Erkrankung, maßgeblich, was mit diesem Absturz assoziiert wird. Denn wie in den theoretischen Ausführungen dieser Magisterarbeit zusammenfassend bei der Agenda-Setting-Forschung dargestellt wurde, gilt es als empirisch nachgewiesen, dass die Medien bestimmen worüber Menschen nachdenken und zugleich Maßstäbe der Bewertung sozialer Probleme liefern (Kunczik & Zipfel, 2005, S. 372). In der vorliegenden Untersuchung zeigt sich nun, dass gut zwei Fünftel (43 Prozent) der Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ den Selbstmord des Co-Piloten als Absturzursache nennen. Weitere zwei Fünftel (40,2 Prozent) erwähnen gar kein Motiv im Artikel, weshalb diese Artikel können als neutral bezeichnet werden können. (s. Abbildung 11)

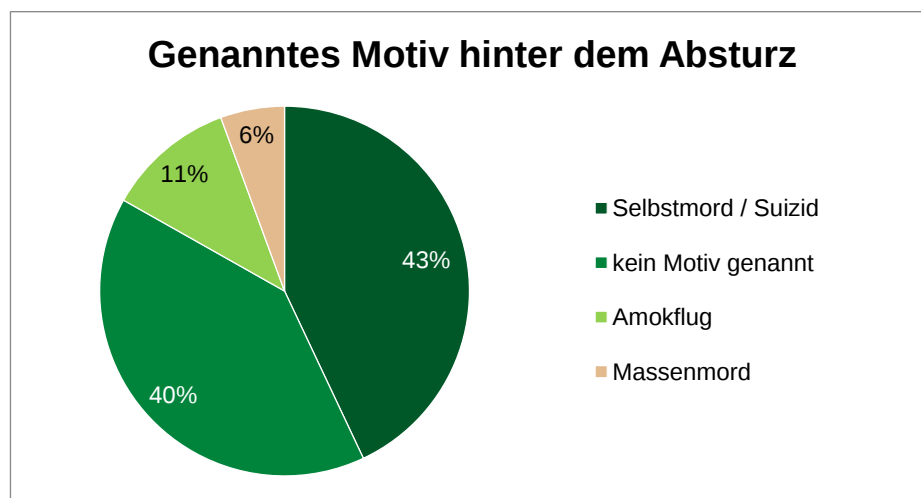


Abbildung 11 In den Artikeln unterstelltes Motiv hinter dem Absturz

An dieser Stelle ist ein erstes Zwischenfazit sinnvoll, um den Überblick über die Ergebnisse nicht zu verlieren: Im Untersuchungsmaterial der Medienberichterstattung mit dem Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ wurden hauptsächlich Depressionen und Suizidalität als Symptom mit dem Germanwings Absturz in Verbindung gebracht. Zwei Fünftel der Artikel nennen eine psychische Erkrankung des Co-Piloten im Zusammenhang mit einer zurückliegenden Diagnose aus dem Jahr 2008. Wie bereits ausführlich erklärt wurde, ist es vor allem eine Frage der Darstellung, ob ein Artikel, der eine psychische Erkrankung thematisiert Stigma-verstärkende Wirkungen entwickeln kann. Insgesamt hat die Hälfte der Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ den Suizid des Co-Piloten als Motiv hinter dem Absturz genannt.

Das Codebuch dieser Untersuchung hat eine mögliche Stigmatisierung von psychischen Erkrankungen aufgrund der Relevanz des Themas in einer eigenen Kategorie erhoben um möglichst ausführlich auf diesen Umstand eingehen zu können. Es wurden innerhalb der Kategorie „Stigmatisierung und Verantwortungszuschreibung“ die Wortwahl für psychische Erkrankungen und eine explizite Stigmatisierung codiert. In den theoretischen Ausführungen wurde gezeigt, dass Wörter wie „schwachsinnig“, „irre“ oder „psycho“ als Beschreibungen auf Erkrankte stark abwertend wirken. „Sprache formt Realität, und unreflektierte Äußerungen in der Alltagssprache tragen zur Manifestation des Stigmas bei. Daher fällt Medien und der öffentlichen Berichterstattung eine besonders wichtige Rolle in der Entstigmatisierung psychischer Störungen zu“, warnen die Autorinnen (Aydin & Fritsch, 2015, S. 252).

Die Auswertungen dieser Untersuchung zur Wortwahl für psychische Erkrankungen in den Artikeln über die psychische Gesundheit von Piloten zeigen, dass 72 Prozent der Artikel medizinische Fachausdrücke verwenden. Das ist auf Stigma-verstärkende Aspekte bezogen ein durchaus ein sehr positives Ergebnis, da eine medizinisch korrekte Bezeichnung von Krankheiten der erste Schritt einer Entstigmatisierung sein kann. Oft werden psychische Krankheiten mystifiziert und dadurch noch abnormer dargestellt, weshalb die Verwendung der Fachausdrücke als positive Entwicklung zu charakterisieren ist. Ein weiterer Anteil von rund einem Fünftel (19 Prozent) der Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ verwendete verharmlosende Umschreibungen von psychischen Krankheiten. Dieser Code wurde vergeben, wenn Artikel beispielsweise statt „depressive Episode“ Phrasen wie „seelisches Leiden“ oder „gesundheitliche Probleme“ beinhalteten. Acht Prozent der Artikel zum Thema haben negative oder dramatisierende Beschreibungen, wie „verrückt“, „irre“ oder „geisteskrank“ verwendet, um psychische Krankheiten zu beschreiben. (Details in Abbildung 12) Hinsichtlich der Wortwahl der

Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ ist also festzuhalten, dass größtenteils auf medizinische Fachausdrücke vorgekommen sind.

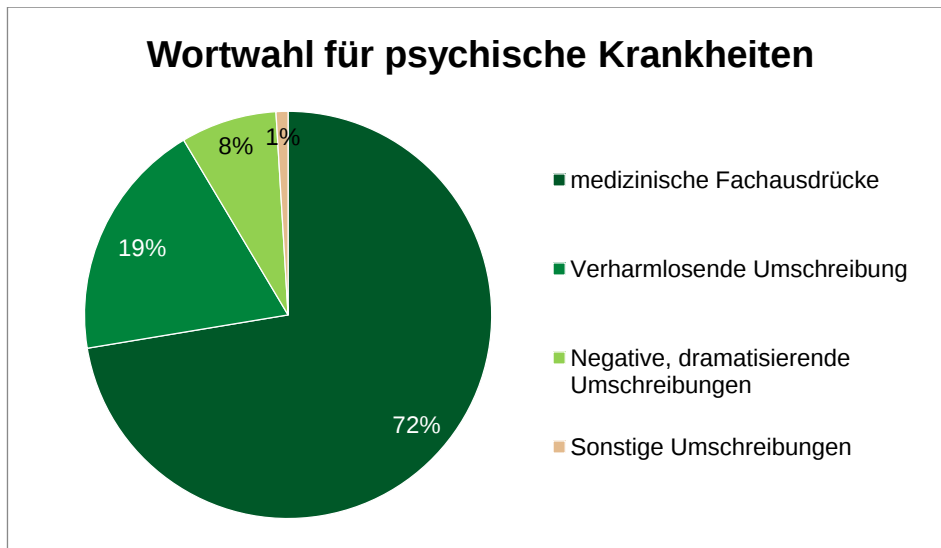


Abbildung 12 Wortwahl für psychische Erkrankungen in den Artikeln

Als letztes Merkmal der Kategorie wurde die „explizite Stigmatisierung“ codiert. Hier ist zu vermerken, dass 63 Prozent der Artikel keine Stigmatisierung von psychischen Krankheiten oder Erkrankten enthalten hatte. Zwar thematisieren 14 Prozent der Artikel ein Berufsverbot für psychisch erkrankte Piloten, aber die Mehrheit der Artikel hat auf solche Aussagen verzichtet. Positiv anzumerken ist, dass 12 Prozent der Artikel mit Argumenten für eine Reduktion der Stigmatisierung psychisch erkrankter Personen eintreten und zur Vorsicht in der Berichterstattung mahnen.

Unabhängig von allem bisher Diskutierten wurde außerdem eine Nennung der „psychischen Gesundheit von Piloten“ explizit untersucht. Diese Kategorie sollte klarstellen, ob abseits von psychischen Krankheiten die psychische Gesundheit auch als Gesundheit thematisiert wird oder nicht. Mögliche Codes der Kategorie „psychische Gesundheit von Piloten“ waren „ihre Rolle bei der Auswahl von Piloten“ oder „besonders gefährdet aufgrund des Berufes“. Die Auswertungen zeigen: 70 Prozent der Artikel erwähnen die psychische Gesundheit von Piloten nicht explizit. Etwa 13 Prozent der Artikel thematisieren sie im Kontext der Auswahl von Piloten vor der Ausbildung; weitere 10 Prozent erwähnen sie als wichtigen Bestandteil der Karriere von Piloten. Zusammengenommen thematisieren also 23 Prozent, ein knappes Viertel der Artikel dieser Untersuchung, die psychische Gesundheit von Piloten. (Details in Abbildung 13)

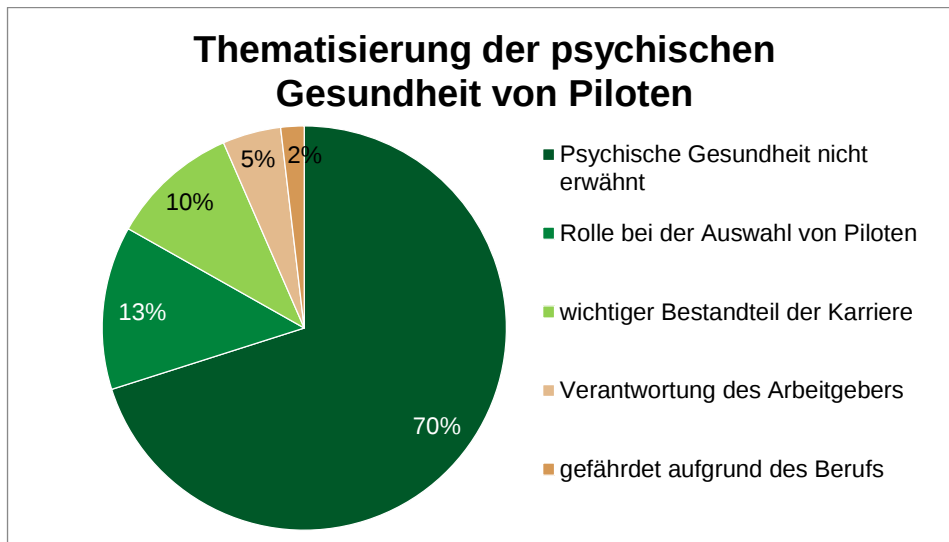


Abbildung 13 Explizite Thematisierung von psychischer Gesundheit von Piloten in den Artikeln

Das Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ wird offensichtlich nur in etwa jedem vierten Artikel der Untersuchung aufgegriffen. An dieser Stelle folgt nochmal ein kurzer Hinweis darauf, wie die Artikel für diese Untersuchung ausgewählt wurden: Das erste Kriterium war die Thematisierung des Germanwings Absturzes. Das zweite Kriterium für die Codierung war dann die Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten im Allgemeinen. Mit dem Blick auf das Ergebnis, dass 23 Prozent dieser Artikel die psychische Gesundheit explizit beleuchten, bedeutet das also, dass die restlichen untersuchten Artikel eher krankheitsbezogene Aspekte in den Fokus rückten.

Zusammenfassung der Ergebnisse zur Medienberichterstattung

Die formalen Ergebnisse zur Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten in der Medienberichterstattung werden im Folgenden zusammengefasst. In dieser Untersuchung haben 107 von 665 Artikeln das Thema aufgegriffen, das entspricht einem Anteil von 16,1 Prozent. Das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ wurde also nur in einem kleinen Anteil der Medienberichterstattung zum Germanwings Absturz erwähnt. Die Verteilung der Artikel über den Germanwings Absturz von den ausgewählten Medien war nicht ganz gleichmäßig verteilt. Die relevanten Artikel davon, die das Thema „psychische Gesundheit“ aufgegriffen hatten, wiesen dann jedoch gleichmäßigere Anteile der Berichterstattung auf. Nur ein Medium, *Die Zeit*, hatte einen deutlich höheren Anteil und gewichtete das Thema stärker. Die Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten in der Medienberichterstattung begann erst nach der Veröffentlichung der Ermittlungsergebnisse, die zeigten, dass der Co-Pilot den Absturz absichtlich verursachte. Etwa die Hälfte der relevanten Artikel dieser Untersuchung wurde dann innerhalb von einer Woche veröffentlicht. Die meisten Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ wurden in der Darstellungsform der klassischen Nachricht veröffentlicht. Die

Platzierung der relevanten Artikel ist als prominent zu charakterisieren, was die Aktualität und die Relevanz des Themas zum damaligen Zeitpunkt unterstreicht.

Die inhaltliche Auswertung ermöglichte eine tiefergehende Analyse und Interpretation der Ergebnisse. Es wurden dafür die Auswertungen der Ergebnisse der Kategorien „psychische Gesundheit und Krankheit“, „Quellen“, „Stigmatisierung und Verantwortungszuschreibung“ im Codebuch verwendet. Die Ergebnisse zeigten, dass die große Mehrheit der relevanten Artikel (zwei Drittel) eine bestimmte psychische Erkrankung fokussiert hat: Depressionen. Zudem wurde auch die Suizidalität sehr häufig thematisiert. Für eine bessere Einordnung der Befunde wurde auch der Kontext, innerhalb dessen die psychische Krankheit im Artikel genannt wurde, codiert. Hier zeigte sich einerseits, dass die psychische Krankheit in den Artikeln oftmals (44 Prozent der Artikel) mit einer früheren Erkrankung des Co-Piloten im Jahr 2008 assoziiert wurde. Andererseits wurde festgestellt, dass 38,3 Prozent der Artikel die psychische Krankheit des Co-Piloten als Absturzursache darstellten. Solche Ergebnisse können Stigma-verstärkende Wirkungen haben, wie auch die Autoren von Heydendorff und Dreßing feststellten (von Heydendorff & Dreßing, 2016, S. 138). Die Ergebnisse zum Motiv des Absturzes zeigten, dass 43 Prozent der Artikel den Absturz als Suizid des Co-Piloten zurückführen. Diese Schlussfolgerung ist per se nicht falsch, eher naheliegend sogar. Problematisch ist eher die vereinfachende Herstellung von Kausalität. Wie die Ergebnisse und die Ausführungen im Theorieteil gezeigt haben können dabei negative Auswirkungen entstehen. Eine andere negative Auswirkung der Nennung des Suizids als Absturzursache kann an die Ausführungen der Forschung zum Werther-Effekt angeknüpft werden. Diese hatte gezeigt, dass ein Werther-Effekt, also Nachahmungstaten nach einem Suizid, eine vorhandene Medienwirkung darstellen, weshalb die Medienberichterstattung besondere Rücksicht bei der Thematisierung von Suiziden nehmen muss. Die Auswertung der Kategorie „Wortwahl“ zeigte, dass die Artikel zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ vor allem medizinische Fachausdrücke enthalten haben, der Anteil lag bei 72 Prozent. Die Ergebnisse der Kategorie „explizite Stigmatisierung“ offenbarten, dass 63 Prozent der Artikel, nach den definierten Kriterien, keine explizite Stigmatisierung enthielten. Positiv müssen an dieser Stelle zudem die 12 Prozent der Artikel hervorgehoben werden, die sich argumentativ in der Berichterstattung über den Germanwings Absturz ausdrücklich gegen eine Stigmatisierung von psychischen Krankheiten eingesetzt haben. Die letzte relevante Kategorie war die „psychische Gesundheit“. Für die Untersuchung wurde mithilfe des Codebuchs erhoben, ob ein Artikel diese explizite Thematik aufgreift, also beispielsweise die Erhaltung der Gesundheit oder den Arbeitskontext nennt. Das Ergebnis hier ist, dass das Thema in 23 Prozent der Artikel aufgegriffen wurde; einerseits als relevante Größe bei Auswahl von Piloten vor der

Ausbildung und andererseits als wichtiger Bestandteil der beruflichen Karriere von Piloten. Es haben jedoch 70 Prozent der untersuchten Artikel keine expliziten Aussagen über die psychische Gesundheit von Piloten gemacht.

5.2 Die Thematisierung psychischer Gesundheit in der Luftfahrtbranche

Um auf die Thematisierung der psychischen Gesundheit in der Luftfahrt einzugehen, werden nun die Ergebnisse der Analyse des Inputs genauer betrachtet. Diese hat die öffentliche Kommunikation der Luftfahrtbranche untersucht. Die von der Autorin als relevant erachteten Akteure, die meisten aus der Luftfahrtbranche, sind wie im Kapitel über das methodische Vorgehen beschrieben wurde in vier Gruppen aufgeteilt: die Behörden, die Verbände, die Airlines und die Lufthansa Group.

Von allen Akteuren der beschriebenen vier Gruppen wurden die Pressemitteilungen beginnend ab dem Tag des Absturzes (24. März 2015) bis zum Beginn der empirischen Phase der Masterarbeit (20. April 2016) gesammelt. Unter Pressemitteilung waren dabei wie erläutert die Dokumente zu verstehen, die die Akteure in ihrem Presse-, Medien-, News-Bereich auf ihren Webseiten veröffentlichten. Die gefundenen Pressemitteilungen konnten auf den Webseiten entweder direkt als PDF oder über die Druckfunktion als PDF gespeichert werden. Mit diesen PDFs wurde dann die Input-Analyse durchgeführt und die Mitteilungen auf ihre wesentlichen Aussagen heruntergebrochen. Für eine verbesserte Vergleichbarkeit zu wurden im Laufe des Reduktionsprozesses englische Presstexte übersetzt und auf Deutsch paraphrasiert.

Bei der Recherche für die Input-Analyse konnten also insgesamt 90 Pressemitteilungen von den ausgewählten Akteuren der Luftfahrtbranche gefunden und verwendet werden. Einige der Akteure hatten allerdings wider Erwarten keine Informationen zum Germanwings Absturz veröffentlicht. Von allen Airlines deren Webseiten durchsucht worden sind, waren insgesamt nur bei zwei Airlines (Air France KLM und Ryanair) Meldungen zum Germanwings Absturz zu finden. Dieses Ergebnis ist sehr überraschend. Die Airlines sind bei dieser Untersuchung einerseits in ihrer Rolle als Teil der Luftfahrtbranche gesehen worden, aber andererseits auch als Konkurrenzunternehmen zu Lufthansa und Germanwings. Deshalb war erwartet worden, dass die Airlines sich auf dieser Basis versuchen würden, sich gegenüber der Lufthansa Group zu profilieren. Das ist offensichtlich aber nach dem Germanwings Absturz und für das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ nicht der Fall. Selbst nach der Erweiterung der Suche auf die größten Airlines weltweit und bei der Deutschlandinternen Suche bleibt das Ergebnis das Gleiche: Die Airlines haben nicht zum Germanwings Absturz kommuniziert. Das ist an

dieser Stelle als erstes Ergebnis für die Kommunikation der Luftfahrt über psychische Gesundheit nach dem Germanwings Absturz festzuhalten: Die Airlines haben geschwiegen.

Die 90 gefundenen Pressemitteilungen wurden bei der Input-Analyse in 208 relevante Aussagen zerlegt, diese wurden nach Gruppe und nach Urheber unterschieden und deshalb farblich getrennt (s. Anhang Codebuch). Inwieweit diese Aussagen im Medien-Output aufgegriffen wurden und welche Quellen abgesehen davon in der Medienberichterstattung verwendet werden, wird in einem folgenden Kapitel ausgewertet. Wie in den methodischen Ausführungen erklärt, wurde eine qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring herangezogen um die 90 Pressemitteilungen und den Aussagenkatalog zu analysieren. Das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ konnte so gewinnbringendsten untersucht werden konnte. Die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring funktioniert hauptsächlich über eine Paraphrasierung und Zusammenfassung der Inhalte. Dies wird von Mayring als Reduktion beschrieben. Für das vorliegende Material wurde das Vorgehen so angewendet. Dieses Vorgehen wurde als adäquates Mittel betrachtet, um sich der thematischen Inhaltsanalyse der Pressemitteilungen zu nähern. (vgl. Mayring, 2008, S. 61)

Für die Ergebnisse zur öffentlichen Kommunikation der Luftfahrtbranche ist als Erstes relevant, dass die Ausgangsbasis 90 Pressemitteilungen der ausgewählten Akteure waren. Die Anzahl der Pressemitteilungen ist dabei über drei der vier eingeteilten Gruppen relativ gleich verteilt, rund 30 Mitteilungen pro Gruppe. Bezieht man nun die Anzahl der Aussagen mit ein, so zeigt sich, dass bei den Behörden und Verbänden etwa gleich viele Kernaussagen gefunden wurden. Bei Germanwings und Lufthansa war der Anteil etwas geringer. Die Airlines spielen mit nur zwei Pressemitteilungen und fünf Aussagen in dieser Untersuchung eine sehr untergeordnete Rolle. (s. Tabelle 3)

Akteur	Behörden	Verbände	Airlines	GW&LH	Gesamt
Anzahl der Pressemitteilungen	27	28	2	33	90
Anzahl der Aussagen	75	74	5	54	208

Tabelle 3 Aufteilung der Pressemitteilungen und der Kernaussagen nach Akteurs-Gruppe

Der Aussagen-Katalog wurde dann auf das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ hin durchsucht. Dabei sind insgesamt 26 Aussagen aufgefallen, die das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ aufgreifen. Elf von den Aussagen zum gesuchten Thema stammen von Akteuren der Gruppe der Behörden, entsprechend 14,7 Prozent Anteil an den Aussagen aus dieser Gruppe. Es finden sich hier und in der nächsten Gruppe die meisten Aussagen; denn weitere elf Aussagen, die die psychische Gesundheit

von Piloten aufgreifen, sind Akteuren der Verbände zuzuordnen, hier entspricht das 14,9 Prozent Anteil an den Aussagen. Die verbleibenden vier Aussagen stammen von Germanwings und Lufthansa und machen lediglich einen Anteil von 7,4 Prozent bei den eigenen Aussagen aus. Von den Airlines war überhaupt keine Information zum Thema zu finden. Aus der Gruppe der Airlines kann für die Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten kein Erkenntnisgewinn erbracht werden, da kein Material vorhanden gewesen ist, sie werden deshalb von diesem Punkt ausgehend nicht mehr explizit erwähnt. Für die anderen drei Gruppen kann aber zusammengefasst werden, dass die Behörden und Verbände sehr ähnliche Verteilungen aufweisen und gerade bei den betroffenen Germanwings und Lufthansa der Anteil der Aussagen zum gesuchten Thema eindeutig geringer ist.

Die folgende Tabelle soll dazu beitragen einen besseren Überblick zu erlangen. Zu sehen ist sind die Aussagen aufgeteilt nach Akteurs-Gruppenzugehörigkeit und die Aussagen davon, die Informationen zum Thema „psychische Gesundheit“ enthalten. Der größte Anteil an Aussagen zum gesuchten Thema liegt bei den Behörden und Verbänden. Die genauen Details sind Tabelle 4 zu entnehmen.

Akteur	Behörden	Verbände	Airlines	GW&LH	Gesamt
Anzahl der Aussagen	75	74	5	54	208
Anzahl der Aussagen zum Thema „psychische Gesundheit“	11	11	0	4	26
Anteil der Aussagen an Stichprobe	14,7%	14,9%	-	7,4%	12,5%

Tabelle 4 Anzahl der Pressemitteilungen mit Aussagen zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“

Die meisten Pressemitteilungen sind innerhalb der ersten Woche nach dem Absturz veröffentlicht worden, nach einem steilen Anstieg mit dem Tag des Absturzes fallen die Zahlen der Pressemitteilungen nach den ersten Tagen relativ schnell ab und verteilen sich über den restlichen Zeitraum relativ gleichmäßig. (s. Abbildung 14)

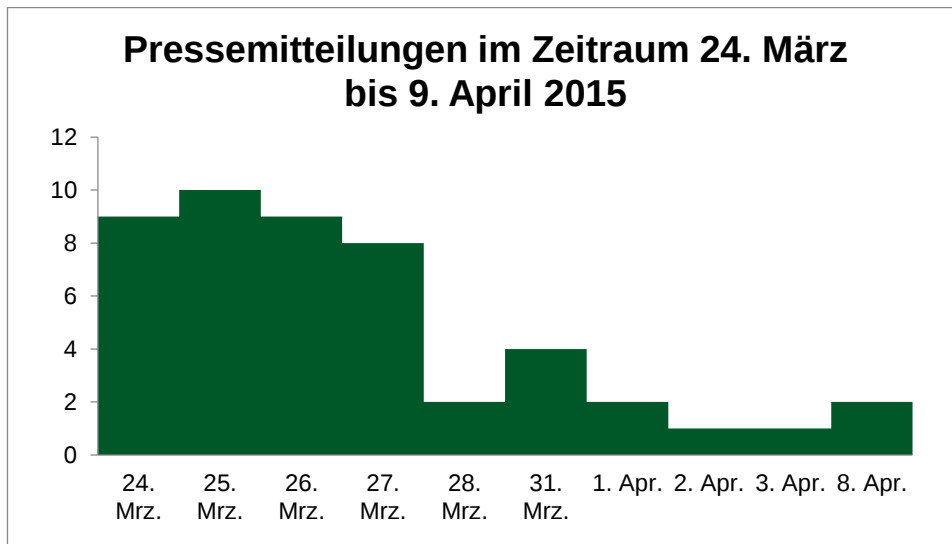


Abbildung 14 Anzahl der Pressemitteilungen im Untersuchungszeitraum

Die 26 Aussagen, die die psychische Gesundheit von Piloten thematisieren, wurden im weiteren Verlauf, wie vorher beschrieben, mit einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring in mehreren Schritten reduziert (vgl. Mayring, 2008). Es wurden zwei Reduktionen durchgeführt, die Details sind im Anhang unter „Aussagen der Input Analyse“ zu finden. Nach der letzten Reduktion sind die vier Kategorien entstanden. Sie sollen die Art der Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten in der öffentlichen Kommunikation der Luftfahrtbranche zusammenfassend darstellen. Die vier Kategorien wurden Ebenen genannt, es handelt sich dabei um eine prozessorientierte, eine medizinische, eine gesellschaftliche und eine fallspezifische Ebene. (s. Tabelle 5)

Ebene	Prozessorientierte Ebene	Medizinische Ebene	Gesellschaftliche Ebene	Fallspezifische Ebene
(Beschreibung, welche Aussagen enthalten sind)	Optimierungsmöglichkeiten, Strukturen verbessern	Auf (psychische) Krankheiten bezogene Informationen	Psychische Gesundheit beruflich, wie privat wichtig	Informationen zum Gesundheitszustand des Co-Piloten
Quelle der Aussage	9 von Behörden, 5 von Verbänden	1 von Verband, 2 von Behörde	5 von Verbänden	4 von Airline
Gesamt:	14	3	5	4

Tabelle 5 Ebenen der Kommunikation über psychische Gesundheit von Piloten in der Luftfahrtbranche

Die prozessorientierte Ebene enthält dabei die Aussagen, die vor allem Optimierungsmöglichkeiten bei Strukturen, Regeln und Prozessen im Kontext der psychischen Gesundheit aufzeigen, zum Beispiel diese Aussage des Piloten-Verbandes ECA: „Peer Support Programme sind vielversprechende Lösungen für psychische Probleme“. Ein anderes Beispiel ist die Aussage des Verkehrsministers Dobrindt:

„Cockpittüren und Untersuchung von (psychischen) Krankheiten würden nun überprüft“. Innerhalb dieser Kategorie finden sich außerdem jene Aussagen, die Vorschläge zu den psychologischen Untersuchungen von Piloten vor und im Laufe ihrer Karriere machen und die psychische Gesundheit als wichtigen Bestandteil der Sicherheit betonen. Auf dieser Ebene befinden sich fünf Aussagen von Verbänden und neun Aussagen von Behörden. Doch welche der Akteure sind es, die etwas zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ erwähnen? Innerhalb der Behörden sind für die prozessorientierte Ebene die folgenden zu nennen: das BMVI (zwei Aussagen), die EU Kommission (drei Aussagen), das DLR (drei Aussagen) und die EASA (eine Aussage). Bei den Verbänden haben die IFALPA (zwei Aussagen) und die ECA (drei Aussagen) kommuniziert. Es ist hier zu beachten, dass die ausgewählten Akteure wichtige Kommunikatoren der Luftfahrtbranche sind. Diese arbeitet auf der Basis des Vertrauens ihrer Kunden und der garantierten der Sicherheit beim Fliegen. Es ist deshalb wenig überraschend, dass in den untersuchten Pressemitteilungen über den Absturz vor allem Informationen und mögliche Verbesserungsvorschläge zu finden sind. Diese können dazu beitragen die Luftfahrt und das Fliegen im Anschluss an eine Katastrophe, wie diese noch sicherer zu machen. Solche Diskussionen anzustoßen, Ideen und Vorschläge zu bringen, ist eine der Kernaufgaben dieser Akteure. Das Ergebnis, dass die Prozess Kategorie die meisten Aussagen enthält ist aufgrund dessen auch wenig verwunderlich.

Die medizinische Ebene beinhaltet, wie der Name schon vermuten lässt, Aussagen zu medizinischen Aspekten des Absturzes, wie beispielsweise diese von der IFALPA: „schwere psychische Krankheiten sind selten und schwer vorherzusehen“. Es scheint eine logische Schlussfolgerung zu sein, dass es beim Thema „psychische Gesundheit“ auch um medizinische Details von Krankheiten geht und deshalb keine Überraschung, dass es zur Bildung dieser Kategorie gekommen ist, wenn diese auch die wenigsten aller Aussagen enthält und man auch hier davon ausgehen könnte, dass das Thema der psychischen Gesundheit von Piloten vor allem in Bezug auf die Gefahr einer Erkrankung von der Luftfahrtbranche ausgespart wird. Innerhalb dieser Kategorie finden sich eine Aussage eines Verbandes (IFALPA) und zwei Aussagen von Behörden (BMVI und die deutsche Bundesregierung).

In der gesellschaftlichen Ebene sind allgemeine Aussagen zur psychischen Gesundheit und deren Relevanz zusammengefasst. Ein gutes Beispiel ist hier die Aussage des BDL: „Die Task Force befürwortet eine Sensibilisierung für psychische Erkrankungen im Allgemeinen“. Das Verhältnis von Flugmedizinern und Piloten und das nötige Vertrauen um psychische Probleme zu äußern und die allgemein nötige Sensibilisierung der Gesellschaft stehen hier im Fokus. Diese Ebene als Kategorie überrascht eigentlich am

meisten. Es ist in einer Krise wie dieser, in der die gesamte Luftfahrt sich fragt „Hätte das verhindert werden können? Und wenn ja wie?“, nicht unbedingt zu erwarten gewesen, dass es auch Kommunikation auf dieser Metaebene gibt. Die Forderung einer Sensibilisierung für psychische Krankheiten und die Verantwortung der Gesellschaft dafür ist zu begrüßen. Natürlich könnte argumentiert werden, dass diese moralische Aufforderung an die Gesellschaft bloß eine Ablenkung sein soll um eine mögliche Schuld zu verlagern. Es sollte darauf fokussiert werden, dass egal was die Motivation für diesen Appell an die Gesellschaft war, die Diskussion die das Thema dadurch anstoßen kann ist wünschenswert. Denn die Sensibilisierung der Allgemeinheit für psychische Krankheiten ist wichtig um die Stigmatisierung psychischer Krankheiten zu verringern. Innerhalb dieser Kategorie finden sich fünf Aussagen von Verbänden. Es handelt sich dabei um vier Aussagen von der ECA und der zitierten Aussage des BDL.

In der fallspezifischen Ebene sind Aussagen zur psychischen Gesundheit beim konkreten Germanwings Fall zu finden. Beispielhaft ist die Aussage von Germanwings und Lufthansa: „der Co-Pilot hatte ein gültiges Tauglichkeitszeugnis“. Innerhalb dieser Kategorie finden sich Aussagen mit Informationen zur Ausbildungsunterbrechung und anderer Kenntnisse zum Gesundheitszustand des Co-Piloten. Für diese Ebene ist anzumerken, dass es sich dabei um Details handelt, die als hoch relevant anzusehen sind für die Öffentlichkeit. Diese Kategorie besteht nur aus Aussagen von Germanwings und Lufthansa. Das liegt aber daran, dass diese Quelle die einzige der untersuchten Quellen war, die solche Informationen veröffentlichen konnte. Innerhalb dieser Kategorie finden sich vier Aussagen einer Airline.

Die konkreten Zuordnungen der Aussagen und die detaillierte Auswertung können im digitalen Anhang eingesehen werden.

Zusammenfassung der öffentlichen Kommunikation der Luftfahrt

Das Folgende soll bei der Beantwortung der zweiten Forschungsfrage helfen. Diese lautete: „Wie wurde die psychische Gesundheit von Piloten in der öffentlichen Kommunikation der Luftfahrtbranche thematisiert?“. Zusammenfassend kann an dieser Stelle festgehalten werden, dass sich vor allem die Akteure der Behörden und Verbände auf die künftigen Schritte und Konsequenzen des Absturzes für die Luftfahrt fokussiert haben. Bemerkenswerterweise war keine Kommunikation zum Absturz oder zur psychischen Gesundheit von Piloten bei den Airlines der Branche zu finden, weder bei einer europa- noch bei einer weltweiten Suche. Die Akteure der Luftfahrt, die Pressemitteilungen veröffentlichten, haben wiederum ein relativ breites Spektrum an Aussagen zur psychischen Gesundheit thematisiert.

Die vier reduzierten Kategorien sind das Ergebnis einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring und mehrfachen Reduktionen der Aussagen. Die vier dabei entstandenen Ebenen waren erstens die prozessorientierte Ebene, die sich auf Regeln und Strukturen und der Optimierung zum Thema fokussiert hat. Hier fanden sich vor allem Aussagen von Behörden und Verbänden, hier sind die meisten Aussagen aller vier Ebenen zusammengefasst. Zweitens wurde die medizinische Ebene gebildet, die Aussagen umfasst, die sich mit Details zur psychischen Gesundheit und Krankheit befassen. Diese Ebene enthält Aussagen von einem Verband und zwei Aussagen von Behörden. Als drittes ist die Ebene, die Einzelfall bezogene Informationen zum Co-Piloten bündelt zu nennen. Auf dieser fallbezogenen Ebene fanden sich vier Aussagen von Airlines, alle von Germanwings oder Lufthansa. Die Thematisierung der psychischen Gesundheit als gesellschaftliche Verantwortung und damit als vierte Ebene, ist dabei die überraschendste gewesen. Hier waren fünf Aussagen aus der Gruppe der Verbände zu finden. Diese haben es wohl in ihrer Rolle als Vertreter der Angestellten in der Luftfahrtbranche als Pflicht angesehen, die gesellschaftliche Rolle bei der psychischen Gesundheit von Piloten nicht zu unterschätzen. Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Kommunikation eher sachlich und zukunftsbezogen war. Die Konzentration war auf die Inhalte aus den Pressemitteilungen auf neue Gesetze, überarbeitete Regelungen und Prozesse gerichtet. Im Großen und Ganzen ist die psychische Gesundheit von Piloten, mit einem Anteil von 12,5 Prozent auch eher nur am Rande thematisiert worden, genau wie zuvor in der Medienberichterstattung.

5.3 Der Vergleich der öffentlichen Kommunikation

Bei der Beantwortung der dritten Forschungsfrage ging es um einen Vergleich der Kommunikation zur psychischen Gesundheit von Piloten. Es werden im Folgenden Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Kommunikation der Medien und der Luftfahrtbranche analysiert.

Zunächst sollen jetzt die Gemeinsamkeiten der Kommunikation betrachtet werden. Auf formaler Ebene ist zunächst festzustellen, dass der zeitliche Verlauf der Berichterstattung und der Pressemitteilungen annähernd gleich verläuft. In den ersten Tagen nach dem Absturz sind bei beiden die meisten Informationen veröffentlicht, die dann im Laufe des untersuchten Jahres stark abflauen. Sowohl in der Medienberichterstattung, als auch bei den Pressemitteilungen wird das Thema „psychische Gesundheit“ erst aufgegriffen als die genannten Ermittlungsergebnisse veröffentlicht wurden und die Absicht des Co-Piloten dadurch öffentlich bekannt wurde.

Als inhaltliche Gemeinsamkeit ist festzustellen, dass bei den Medien und der Luftfahrt die erwähnte Diagnose, die mit dem Absturz in Verbindung gebracht wird, die gleiche ist: Depressionen. Allerdings ist bei der Medienberichterstattung der Anteil 65,4 Prozent. Bei den Pressemitteilungen werden Depressionen nur genau einmal erwähnt, entsprechend einem Anteil von 3,9 Prozent. Es kann daher nicht übermäßig viel hineininterpretiert werden an dieser Stelle. Auf inhaltlicher Ebene ist eine große Gemeinsamkeit der Medienberichterstattung und der Pressemitteilungen ihre Anteile an Informationen zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“. Bei der Medienberichterstattung ist der Anteil von 16,1 Prozent dem Anteil von 12,5 Prozent bei den Pressemitteilungen sehr ähnlich. Ob diese Prozentzahl hoch oder niedrig ist Auslegungssache. Es könnte argumentiert werden, dass es für ein Tabu-Thema nicht leicht ist überhaupt diskutiert zu werden in der öffentlichen Diskussion. Andererseits würde eine Untersuchung zu einem alltäglicheren Thema einen Anteil von 12,5 und 16,1 Prozent wahrscheinlich eher als unwichtig und klein charakterisieren.

Der erste zu nennende Unterschied zwischen Medien und Luftfahrt ist auf der formalen Ebene zu finden. Es ist nicht besonders überraschend, aber die beiden Kommunikationsfelder unterscheiden sich vorrangig in der Menge an veröffentlichten Informationen (s. Tabelle 6). Die Medien haben deutlich mehr einzelne Artikel zum Germanwings Absturz veröffentlicht als die Luftfahrtbranche Pressemitteilungen. Es stehen sich hier komplett verschiedene Größenordnungen gegenüber. Das ist aber keineswegs ein auffälliges Ergebnis, sondern liegt vermutlich viel mehr am untersuchten Material. Artikel der Medien erscheinen täglich und in größerer Anzahl, Pressemitteilungen sind eher als geplante, einmalige Kommunikation der Akteure zu betrachten. Abgesehen von Germanwings und Lufthansa, deren Pressemitteilungen als Krisenkommunikation zu betrachten sind und die einem Druck der Öffentlichkeit ausgeliefert waren schnellstmöglich Antworten zu liefern, so wie es auch in der Medienberichterstattung üblich ist schnell und aktuell zu berichten. Während die Medien sich an eine breitere Öffentlichkeit wenden, die vor allem auf den aktuellsten Stand gebracht werden möchte und die Hintergründe erfahren will; setzt sich die Luftfahrt mit einem tendenziell eher interessierten und informierten Publikum auseinander. Öffentlichkeitsarbeit, zu der Pressemitteilungen zählen, kommuniziert eher zu einem selbst gewählten Thema und Zeitpunkt und agiert nur im Krisenfall so von außen gesteuert.

Medienberichterstattung vs. Luftfahrtbranche				
Thema Germanwings Absturz	Artikel:	665	Pressemitteilungen	90
Informationen zum Thema „psychische Gesundheit“	Artikel zum Thema:	107	Aussagen zum Thema:	26
Anteile an der Gesamtkommunikation	Anteil	16,1 %	Anteil	12,5%

Tabelle 6 Vergleich der Medienberichterstattung und der Luftfahrtkommunikation

Ein weiterer Unterschied zwischen der Medienberichterstattung und den Pressemitteilungen ist beim Kontext der Informationen zur psychischen Gesundheit zu nennen. Bei den Artikeln der Medien wurde die psychische Krankheit im Zusammenhang als Absturzursache thematisiert. Wenn in den Artikeln konkret von psychischer Gesundheit berichtet wurde, was zwar nicht sehr oft der Fall war, aber dann wurde vor allem die Rolle der psychischen Gesundheit bei der Auswahl von Piloten vor ihrer Einstellung thematisiert und die Wichtigkeit der psychischen Gesundheit im Verlauf der Karriere von Piloten. In den Pressemitteilungen hingegen war die psychische Gesundheit Thema als Teil eines geregelten Prozesses dargestellt, der wenn er funktioniert, die Luftfahrt sicher machen soll. Diese Perspektive ist eher strukturell, es geht um die Arbeitsweisen der Luftfahrt und die vorhandenen Regelungen und die konstante Verbesserung des Bestehenden. Die Medienberichte sind eher nur mit dem Aspekt der psychischen Gesundheit beschäftigt gewesen, der sich auf die Abwesenheit von psychischer Gesundheit, also Krankheit, bezieht. Es wurden vor allem die Details der Krankengeschichte des Co-Piloten aufbereitet und über Depressionen und Suizidalität sehr viel berichtet. Die Pressemitteilungen der Luftfahrtbranche haben sich tatsächlich mehr mit dem Aspekt der Gesundheit auseinandergesetzt, vor allem wie diese sich auf das Berufsleben auswirken kann.

Während die Medien ganz allgemein zusammengefasst eine rückwirkende Analyse des Geschehenen durchgeführt haben, wurde in den Pressemitteilungen der Blick eher auf die Zukunft gerichtet. Dies ist der fundamentalste Unterschied in der Kommunikation zwischen den Medien und der Luftfahrt. Auch diesen Unterschied könnte man versuchen mit den Zielgruppen zu begründen. Die Medienberichterstattung versucht die Öffentlichkeit zu informieren, die Luftfahrt mittels der Pressemitteilungen ihr Image zu verbessern oder aufrecht zu erhalten. Es ist also aus Image Gründen von großer Notwendigkeit die Sicherheit des Fliegens und die Verbesserung derselben auch für die Zukunft garantieren zu können.

Zusammenfassung des Vergleichs

Die dritte Forschungsfrage lautete: „Worin liegen Unterschiede und Gemeinsamkeiten in der Medienberichterstattung und der öffentlichen Kommunikation der Luftfahrtbranche bei der Thematisierung der psychischen Gesundheit von Piloten?“ Dafür wurde ein Vergleich vorgenommen und es haben sich die folgenden Ergebnisse abgezeichnet.

Gemeinsam ist den Medien und der Luftfahrt, dass sie zeitnah nach dem Absturz die meisten Artikel bzw. Pressemitteilungen veröffentlichten. Beide Gruppen haben vor der Ermittlungsergebnisveröffentlichung über die Absicht des Co-Piloten hinter dem Absturz nicht zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ kommuniziert. Weiters ist ihnen gemeinsam, dass sie die gleiche psychische Erkrankung, die Depression, nennen in den Veröffentlichungen zum Germanwings Absturz. Es ist daher davon auszugehen, dass dieser und vor allem der Co-Pilot stark mit dieser Diagnose assoziiert wird. Außerdem liegt der Anteil der Kommunikation zum Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ bei den Medien und der Luftfahrt bei fast gleichen Prozentwerten. Das Thema ist, so kann aus den niedrigen Anteilen gefolgert werden, tatsächlich tabuisiert in der öffentlichen Kommunikation.

Unterschieden haben sich die Medien und die Luftfahrt in mehrerer Hinsicht. Als Erstes zu nennen ist die Menge an Veröffentlichungen. Die Medien haben deutlich mehr Artikel veröffentlicht als die Luftfahrt Pressemitteilungen. Der nächste Unterschied ist auf der Ebene des Inhalts festzustellen; die Medien haben psychische Gesundheit eher krankheitsbezogen und nur selten im Kontext der Ausübung des Berufes thematisiert. Die Pressemitteilungen haben die psychische Gesundheit auf einer prozessorientierten Ebene als Teil von Regeln und Abläufen diskutiert. Der größte Unterschied ist die Ausrichtung der Sichtweise der Medien und der Luftfahrt. Bei den Medien ist diese rückwärts gerichtet, also auf die Vergangenheit bezogen und in den Pressemitteilungen der Luftfahrt vor allem auf die Zukunft fokussiert.

Es kann bei der Beantwortung der Forschungsfrage festgehalten werden, dass die Unterschiede schwerer wiegen, als die Gemeinsamkeiten in der Kommunikation der Medien und der Luftfahrt. Interessant ist es nun noch zu klären, inwieweit die Medienberichterstattung von den Pressemitteilungen beeinflusst wurde und welche Inhalte aufgenommen wurden. Das wird nun bei der vierten Forschungsfrage im Folgenden geklärt werden.

5.4 Die Quellen in der Medienberichterstattung über den Absturz

Die angewandte Methode der Magisterarbeit, die Input-Output-Analyse kann einen Erkenntnisgewinn auf Seiten der manifesten Informationen in der Medienberichterstattung geben. Sie kann keine Informationen über latent enthaltene, zwischen den Zeilen stehende Botschaften geben. Für die vorliegende Magisterarbeit ist der manifest zu erhebende Anteil der möglichen Übernahme von Pressemitteilungs-Aussagen in die Medienberichterstattung erkenntnisreich genug. Um die Kommunikation in ihrer Gänze zu beschreiben wurden bisher die Medien und die Pressemitteilungen jeweils einzeln analysiert. Danach wurden ein Vergleich und eine Analyse der Unterschiede und Gemeinsamkeiten durchgeführt. Als letzter Schritt fehlt nun die Analyse der Aussagen der Pressemitteilungen in den Artikeln um die Kommunikation zur psychischen Gesundheit von Piloten in ihrer ganzen Breite zu erfassen. Die vierte Forschungsfrage lautete: „Inwieweit wurden die Pressemitteilungen der Luftfahrtbranche in der Medienberichterstattung verwendet?“

„Mithilfe von Input-Output-Analysen können ausgehend von manifesten Produkten – schriftlichem PR-Material, Beiträgen von Nachrichtenagenturen, Artikeln in Zeitungen, Fernseh- und Hörfunkbeiträgen – Rückschlüsse auf den Einfluss der Öffentlichkeitsarbeit auf die Medienberichterstattung getroffen werden. Die verschiedenen Formen der Überschneidungsanalyse sind dabei ein Hilfsmittel, um auf der Grundlage von Textähnlichkeit nachzuweisen, inwiefern Mitteilungen der Öffentlichkeitsarbeit Eingang in die Medienberichterstattung finden, und welche journalistischen Selektions- und Bearbeitungsverfahren dabei angewendet werden. (Raupp & Vogelgesang, 2009, S. 83)

Für die vorliegende Arbeit ist der Einfluss der Pressemitteilungen der Luftfahrtbranche auf die Medienberichterstattung von großem Interesse gewesen. Der Grad der Übernahme hängt hier im Wesentlichen natürlich an den Informationen, die in den Pressemitteilungen zu finden waren und für die Journalisten brauchbar gewirkt haben. Für die Beantwortung der vierten Forschungsfrage sind neben den Ergebnissen aus der Output Analyse vor allem die Ergebnisse der Codebuch Kategorien Quellen, Bewertung und Schuldzuweisung heranzuziehen.

Als Erstes wird nun die Übernahme betrachtet. Es zeigt sich hier, dass 26,2 Prozent der untersuchten Artikel Aussagen aus der Input-Analyse enthalten. Das sind 28 der 107 analysierten Artikel. Dieses Ergebnis ist dem von Donsbach und Wenzel sehr ähnlich: „Nur ein Viertel der gesamten Berichterstattung, in der die Landtagsfraktionen vorkamen, geht auf Pressemitteilungen der Fraktionen zurück“ (Donsbach & Wenzel, 2002, S. 380). Es scheint also keine außergewöhnliche Übernahmequote für diese Untersuchung festzustellen sein. In Anbetracht der Krisensituation und der Ergebnisse von Barth und Donsbach „ist der Einfluß von PR auf Medieninhalte deutlich geringer, wenn PR in einer

Konflikt- oder Krisensituation an das Mediensystem herantritt“ passt dieses Ergebnis ganz gut zu den bisherigen Forschungsergebnissen (Barth & Donsbach, 1992, S. 163). (s. Abbildung 15)

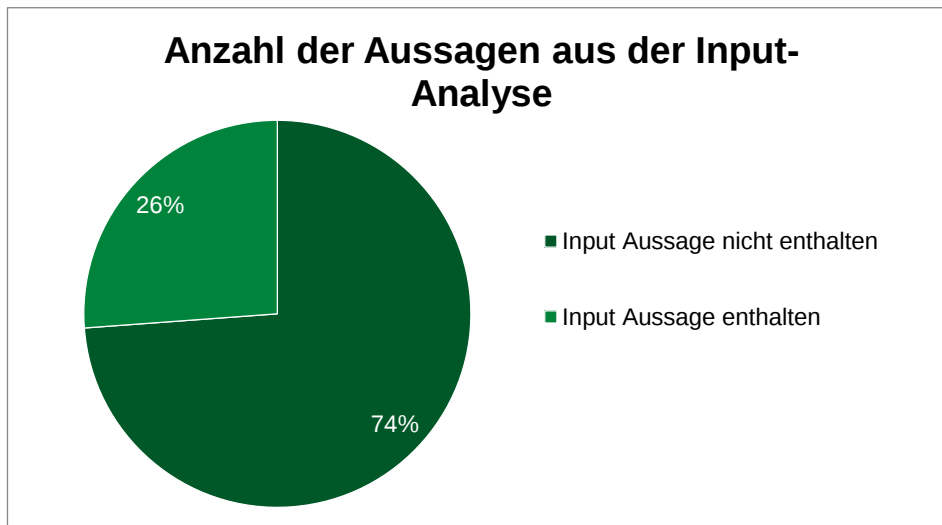


Abbildung 15 Aussagen

Die 26,2 Prozent der Artikel, die Aussagen aus den Pressemitteilungen des Inputs unterteilen sich in elf Prozent der Artikel die nur eine Aussage enthalten, sieben Prozent übernahmen zwei Aussagen, bei drei Prozent der Artikel waren es drei Aussagen, bei vier Prozent davon vier Aussagen und bei einem Prozent sogar fünf Aussagen in einem Artikel. (s. Abbildung 16)

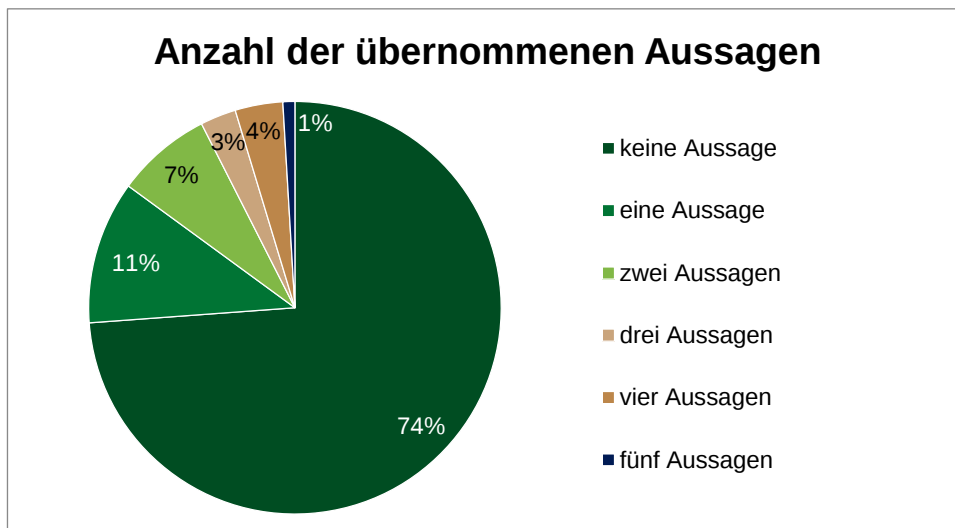


Abbildung 16 Anzahl Aussagen

Bisher kann die Tatsache, dass der Anteil der Aussagen im Medien Output aus den Pressemitteilungen des Inputs mit gut einem Viertel eher gering ist festgestellt werden. Dabei wird meist nur eine Aussage übernommen. Die Frage, die es nun zu beantworten gilt ist, welche Aussagen wurden in die Artikel überhaupt übernommen und welche

wurden besonders häufig genannt? Während man bei einer Anzahl von ein oder zwei Mal noch davon ausgehen kann, dass die Aussagen eine eher kleine Rolle gespielt haben, kann den öfter erwähnten Aussagen unterstellt werden, dass diese wohl als bedeutender gewertet wurden. Insgesamt gibt es neun Aussagen die jeweils einmal genannt werden, zwei davon sind vom BMVI, eine Aussage stammt von der Bundesregierung Deutschland, vier Aussagen vom BDL und eine Aussage von Germanwings und Lufthansa. Weitere neun Aussagen waren zweimal zu finden. Zwei davon waren wieder vom BMVI, drei Aussagen gehen auf die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) zurück, zwei auf den BDL und weitere zwei auf Germanwings und Lufthansa. Die detaillierte Tabelle ist im Anhang zu finden. Bis hierhin kann die Übernahme der Aussagen als selten gewertet werden. Ab einer dreimaligen Nennung jedoch scheint die Aussage aus den Pressemitteilungen wohl eine größere Rolle zu spielen. Dreimal wird die Meldung der EASA mit den sechs Empfehlungen aus dem veröffentlichten Bericht der Task Force erwähnt. Außerdem ist eine Aussage von Germanwings und Lufthansa dreimal in den Artikeln aufgetaucht. Es handelt sich dabei um die Aussage aus einer Pressemitteilung von Germanwings, in der steht, dass dem Unternehmen keine Krankmeldung des Co-Piloten für den Tag des Absturzes vorgelegen habe. Die nächste Aussage von Germanwings und Lufthansa wurde viermal in den Artikeln aufgegriffen, sie beinhaltet die Information, dass der Co-Pilot eine gültige Flugerlaubnis besessen habe. Fünf Mal wurde in den Zeitungsartikeln die Veröffentlichung des Abschlussberichts der französischen Flugunfallbehörde (BEA) angekündigt. Die zwei Aussagen, die am häufigsten übernommen wurden, stammen von Germanwings und Lufthansa und betreffen den psychischen Gesundheitszustand des Co-Piloten. Sie enthalten Informationen zur Ausbildungsunterbrechung des Co-Piloten und der anschließenden Wiederaufnahme derselben, nachdem dem Co-Piloten seine Flugtauglichkeit ärztlich bestätigt wurde, und außerdem die Information, dass die Lufthansa der Staatsanwaltschaft Düsseldorf Unterlagen zukommen lassen wird mit Emails aus dem Jahr 2009 in denen steht, dass der Co-Pilot medizinische Unterlagen sendet und über eine abgeklungene schwere depressive Episode informiert.

An dieser Stelle ist zunächst also festzuhalten, dass die am häufigsten übernommenen Aussagen aus Pressemitteilungen in der Medienberichterstattung von Germanwings und Lufthansa stammen, was nicht besonders überraschend scheint, da die Öffentlichkeit ein sehr großes Interesse an diesen Informationen hatte. Zusätzlich ist es in Anbetracht der Frage nach der Thematisierung von psychischer Gesundheit von Piloten doch als relevantes Ergebnis festzuhalten, dass die am häufigsten übernommenen Aussagen Informationen zum Gesundheitszustand des Co-Piloten enthalten. Die anderen Akteure

der Luftfahrtbranche, deren Aussagen übernommen wurden nehmen wohl eher eine untergeordnete Rolle ein.

Zur Vollständigkeit der Übernahme der Aussagen ist festzustellen, dass nur 17,8 Prozent der Artikel die Aussagen aus der Pressemitteilung vollständig übernommen haben; es wurden nur 5,6 Prozent der Aussagen kommentiert und nur eine Aussage positiv und zwei Aussagen negativ bewertet. Die Aussagen sind also weder bearbeitet noch kommentiert worden, aber meistens gekürzt worden. Das ähnelt den Ergebnissen der Studie von Baerns zur Determinationsthese. Sie konstatierte dass die Medienleistung vor allem in Form der schnellen Verarbeitung von Pressemitteilungen durch Kürzen dieser besteht (Baerns, 1985, S. 89).

Die Quote der Aussagen in den Artikeln der Medienberichterstattung ist mit 26,2 Prozent zwar ein gutes Viertel aber nicht besonders hoch. Deshalb scheint es hoch interessant einen Blick darauf zu werfen, welche anderen Quellen in den Artikeln stattdessen bzw. zusätzlich genannt worden sind. Zunächst wurde dafür der Urheber des Artikels untersucht, sofern er angegeben war. Bei 86,9 Prozent war der Urheber zeitungsimtern, also meistens der Journalist selbst mit einem Kürzel angegeben. (s. Abbildung 17)

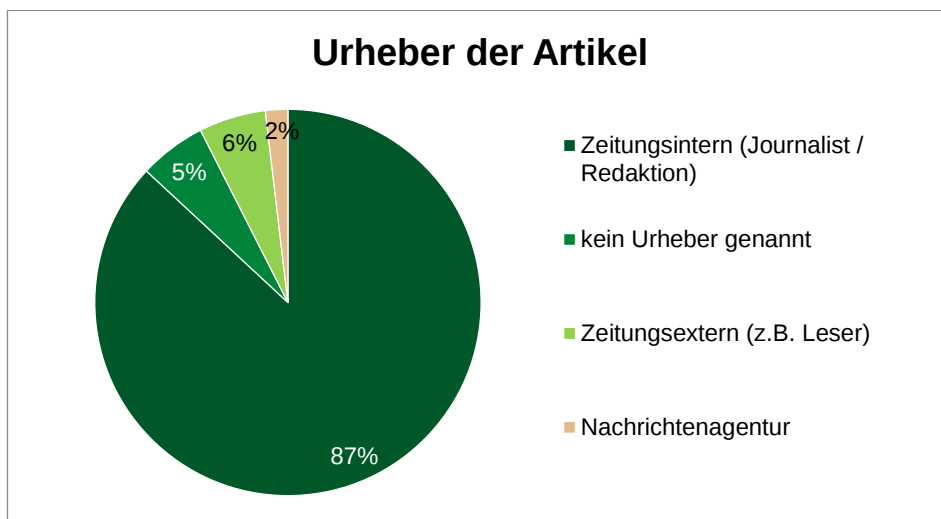


Abbildung 17 Urheber der Zeitungsartikel

Es wurde außerdem codiert welche Informationsquellen in den Artikeln genannt werden. Dabei zeigt sich, dass die häufigsten Informationsquellen aus der Gruppe der Behörden stammen, also Akteure wie die BEA, das BMVI, die deutsche Bundesregierung usw. zitiert wurden, da Behörden auch häufig eine größere Glaubwürdigkeit unterstellt wird, ist das wenig verwunderlich. Am zweithäufigsten wird die Staatsanwaltschaft Deutschland als Quelle herangezogen, diese veröffentlichte vier Pressemitteilungen mit Informationen zum Ermittlungsstand. Dass in knapp 40 Prozent der Artikel keine Informationsquelle angegeben ist erinnert an die Ergebnisse von Baerns Untersuchung. Sie stellte fest, dass

67 bis 83 Prozent der Medien überhaupt keine Quellenangaben in ihren Artikeln hatte, es sei von einer mangelnden Quellentransparenz zu sprechen (Baerns, 1985, S. 90). Die hier gefundenen 40 Prozent sind nun natürlich etwas geringer, aber dennoch ist grundsätzlich eine transparente Quellendarstellung in den Artikeln eher selten.

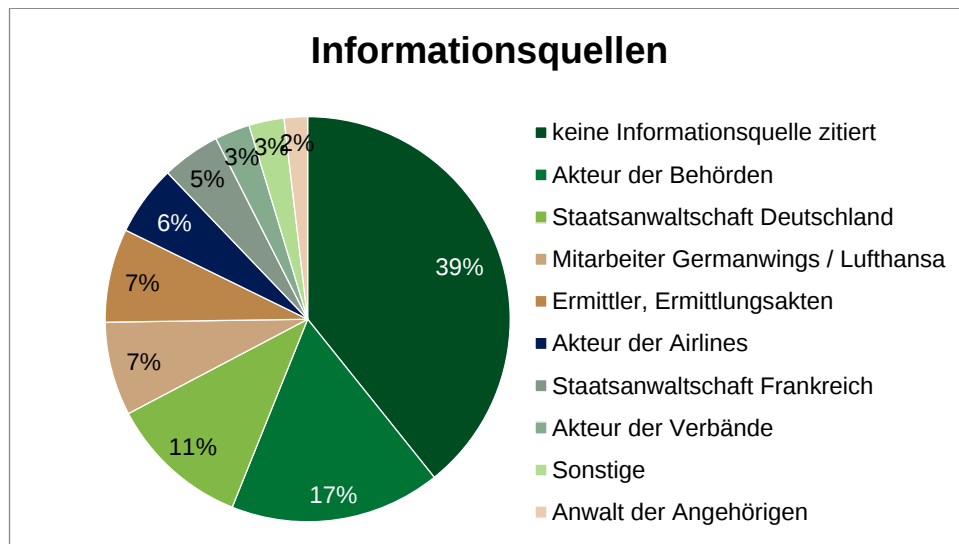


Abbildung 18 Informationsquellen

Noch mehr Aufschluss über Kommunikation zur psychischen Gesundheit in der Medienberichterstattung können die Quellen, die zum Thema zitiert werden geben. In 26,2 Prozent der Artikel wurde eine Quelle zum Thema „psychische Gesundheit“ zitiert. Am häufigsten sind das Psychiater und Psychologen gewesen, die in 15,9 Prozent der Fälle als Hauptquelle genannt worden sind. Weiter nennenswert sind abseits davon als andere Hauptquelle für Informationen zum Thema „psychische Gesundheit“ nur mehr die Arbeitspsychologen. Alle anderen untersuchten Personengruppen spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Bisher ist also klar geworden, dass die Medien und die Luftfahrt mehr Unterschiede als Gemeinsamkeiten in der Kommunikation über psychische Gesundheit von Piloten aufweisen. Die Input-Output-Analyse trägt hierzu das Ergebnis bei, dass die Aussagen der Pressemitteilungen selten vollständig übernommen werden, dafür allerdings meistens unkommentiert und ohne Bewertung. Generell sind es nur ein Viertel der Artikel die überhaupt Aussagen aus den Pressemitteilungen enthalten. Die am häufigsten genannten Aussagen stammen von Germanwings und Lufthansa selbst. Womöglich sind in den Artikeln bisher keine Bewertungen aufgetaucht, weil die Informationen der Behörden beispielsweise lediglich die Wiedergabe von Fakten darstellt, die keiner Bewertung bedürfen. Um die Frage nach einer Bewertung der Lufthansa Group in der Medienberichterstattung beantworten zu können, wurde eine Kategorie zur Erhebung der Bewertung des Unternehmens gebildet. Dabei zeigt sich, dass 80,4 Prozent der Artikel die

Lufthansa Group nicht bewerten. Während 11,2 Prozent der Artikel das Unternehmen ambivalent, also negativ und positiv beleuchten, bewerten 6,5 Prozent der Artikel das Unternehmen außerdem negativ und 1,9 Prozent positiv. (s. Abbildung 19)

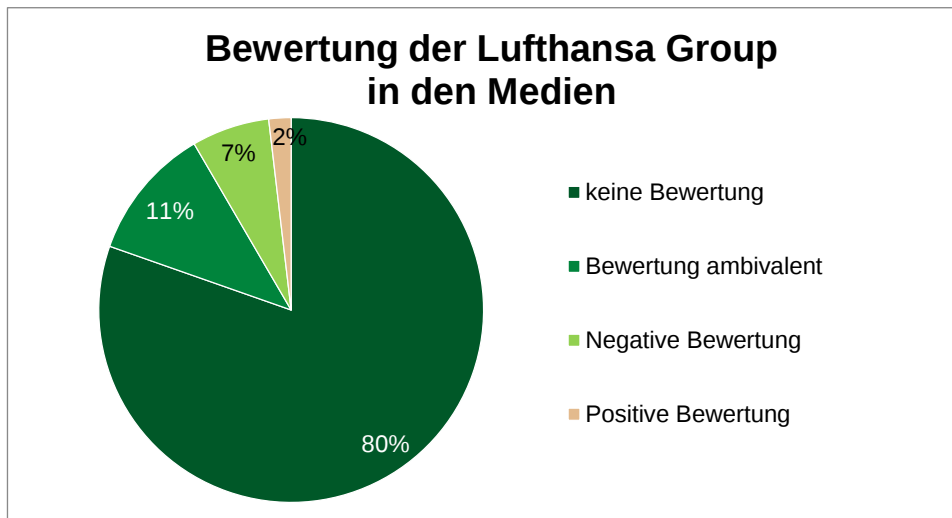


Abbildung 19 Bewertung der Lufthansa Group in der Medienberichterstattung

Es ist offensichtlich, dass die Medienberichterstattung über den Germanwings Absturz, die hier untersucht wurde, eher neutral zu charakterisieren ist und sich die Mehrheit der Artikel einer Bewertung des Unternehmens enthalten hat. Wenn eine Bewertung zu finden war, war sie meistens ambivalent, also mit positiven und negativen Argumenten. Die erhobene Kommentierung der übernommenen Aussagen ergab, dass nur in knapp sechs Prozent der Artikel ein Kommentar zu finden war. Die Aussagen wurden also meist gekürzt, unkommentiert und ohne Bewertung übernommen. Bei Barth und Donsbach hatte sich Ähnliches gezeigt, eine Kommentierung oder Bewertung war auch bei den Autoren eher selten vorkommen (Barth & Donsbach, 1992, S. 158f). Eine weitere Kategorie erhob die Verantwortungszuschreibungen für den Absturz in den Artikeln. Hier zeigt sich, dass 34,6 Prozent der Artikel dem Co-Piloten allein die Schuld für den Absturz zuschreiben. Immerhin 15 Prozent der Artikel geben der Lufthansa und Germanwings die Schuld. Weitere 13,1 Prozent der Artikel geben den Ärzten und der Schweigepflicht die Schuld. Außerdem argumentieren 10,3 Prozent der Artikel, dass die aktuellen Gesetze den Vorfall möglich gemacht haben und Verbesserungsbedarf besteht. (s. Abbildung 20)

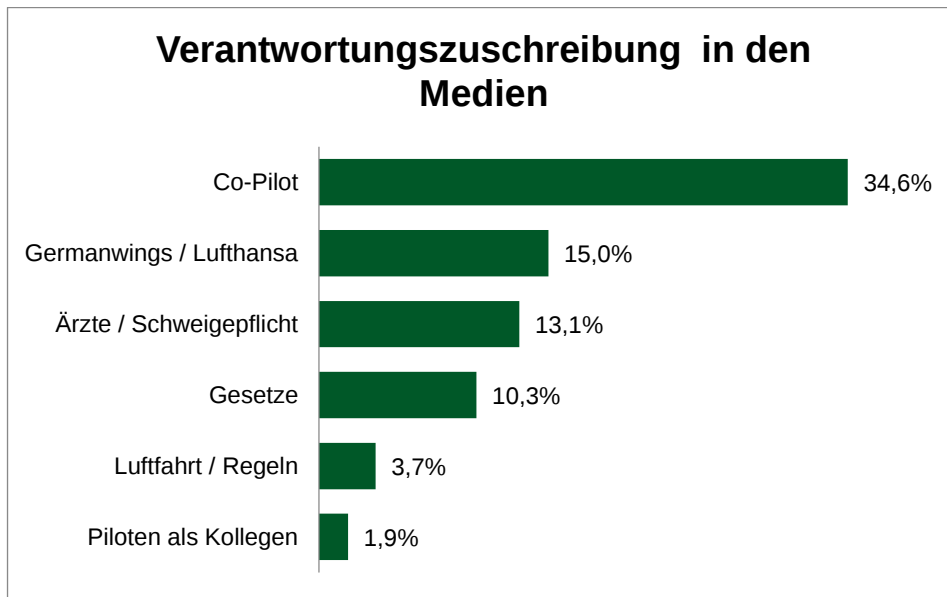


Abbildung 20 Verantwortungszuschreibung in der Medienberichterstattung

Zusammenfassung

Die Antwort auf die Frage inwieweit die Aussagen der Pressemitteilungen Verwendung in der Medienberichterstattung finden kann demnach wie folgt formuliert werden: Ein Viertel aller untersuchten Artikel der ausgewählten Medien hat Aussagen aus der durchgeführten Input-Analyse enthalten. Dabei sind meistens nur ein bis zwei Aussagen aus einer Pressemitteilung in einem Artikel genannt worden, es ist von einer Kürzung der Pressemitteilungen auszugehen. Die Input-Analyse hat insgesamt 90 Pressemitteilungen von 21 Akteuren der Luftfahrtbranche auf 208 Kernaussagen reduziert. Damit sollte also ein Großteil der relevanten Kommunikatoren bei der Input-Analyse eingeschlossen gewesen sein. Es ist davon auszugehen, dass für die Medienberichterstattung die Erwähnung der Quellen aus der Luftfahrt einfach eine nicht so große Rolle gespielt hat in der Berichterstattung über den Germanwings Absturz.

Der am häufigsten übernommene Kommunikator in der Medienberichterstattung nach dem Germanwings Absturz ist nach Auszählung der Aussagen der Lufthansa Group. Das ist in Anbetracht der Relevanz des Unternehmens für die Berichterstattung natürlich kein überraschendes Ergebnis. Die zwei Aussagen, die am häufigsten in die Artikel aufgenommen wurden haben – und das verdeutlicht die Relevanz der vorliegenden Magisterarbeit noch einmal stark – sind Informationen zum psychischen Gesundheitszustand des Co-Piloten.

Es kann also festgestellt werden, dass es nicht sehr häufig zu einer Übernahme von Aussagen aus den untersuchten Pressemitteilungen in Artikeln der Medienberichterstattung zum Germanwings Absturz gekommen ist. Dabei wurden keine

vollständigen Pressemitteilungen zitiert, sondern nur wenige ausgewählte Passagen übernommen. Bei einer Übernahme von Aussagen aus den Pressemitteilungen spielte eine Bewertung oder Kommentierung kaum eine Rolle. Aus Sicht einer journalistischen Recherche sind die Untersuchungsergebnisse eher als geringe Leistung einzustufen. Informationsquellen abseits der gefundenen Aussagen der Input-Analyse waren vor allem Personen der Gruppe der Behörden oder der Staatsanwaltschaft. Die Quellen, die zum Thema „psychische Gesundheit“ zitiert wurden, sind aus dem Bereich der Psychiater, Psychologen und Arbeitspsychologen. Das bedeutet also, dass Experten als Quellen für die Medienberichterstattung zur psychischen Gesundheit von Piloten herangezogen wurden.

Die Rolle, die die Informationen der Input-Analyse und der anderen Quellen gespielt haben ist eher gering. Wie bereits erwähnt könnte es etwas mit am untersuchten Medium liegen. Bei einer Katastrophe wie dieser, bei der es darum ging möglichst schnell die aktuellsten Informationen und Ermittlungsstände weiterzugeben, ist die Pressemitteilung als Medium vielleicht einfach zu langsam und deshalb für die Journalisten uninteressant. Möglicherweise spielten die Kommunikation auf Pressekonferenzen oder private Unterhaltungen der Journalisten mit Akteuren eine größere Rolle. Eine andere Möglichkeit ist, dass die Quellen nicht erkennbar gekennzeichnet wurden und deshalb nicht codiert werden konnten.

Die meistzitierten Aussagen der Medienberichterstattung stammen von Germanwings und Lufthansa und beinhalten Informationen zum Gesundheitszustand des Co-Piloten. In der Gesamtanalyse der Zeitungsartikel wurde keine Bewertung der Lufthansa Group vorgenommen; vier Fünftel der Artikel, die große Mehrheit also, verzichteten auf eine Bewertung. Die wenigen Artikel, die eine Bewertung enthalten haben, sind ambivalent gewesen. Die Schuld für den Absturz wurde bei gut einem Drittel der Artikel dem Co-Piloten zugeschrieben. Ein knappes Sechstel der Artikel gibt der Lufthansa die Schuld am Absturz. Es ist also nicht zu einer negativen Berichterstattung über die Germanwings und Lufthansa gekommen. Die Artikel haben sich eher sachlich mit dem Unternehmen und den präsentierten Fakten auseinandergesetzt und beim Thema „psychische Gesundheit“ vor allem Experten zitiert, die vermutlich eine kompetente sachliche Meinung dazu äußern konnten. Die Rolle, die die untersuchten Pressemitteilungen insgesamt in der Medienberichterstattung gespielt haben, ist insgesamt eher gering gewesen.

5.5 Die Darstellung der psychischen Gesundheit von Piloten in der öffentlichen Kommunikation

Bei der Beantwortung der übergeordneten Forschungsfrage sollen die Ergebnisse aller vorangegangenen untergeordneten Forschungsfragen zusammengefasst werden und in einen gemeinsamen Kontext gesetzt werden. Die Rolle, die das Tabu-Thema in der öffentlichen Kommunikation spielt, so kann das nach dieser Untersuchung festgestellt werden, ist eher klein. Das bestätigt den Ursprungsgedanken dieser Magisterarbeit, dass es sich dabei um ein Tabu-Thema handelt natürlich stark. Wie in den theoretischen Ausführungen erläutert wurde, zeichnen sich diese dadurch aus, dass sie kaum oder wenig kommuniziert werden, zudem meist Inhalte betreffen die von großem Interesse sind, aber gesellschaftlich in der Öffentlichkeit nicht erwünscht. Es wurde an dieser Stelle bereits ausgeführt, warum die psychische Gesundheit, genauso wie psychische Erkrankungen, als Tabu-Themen charakterisiert werden können und wie sich das auf die Stigmatisierung von psychischen Erkrankungen auswirken kann. Das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ war insgesamt in den Artikeln über den Germanwings Absturz, genauso wie in den Pressemitteilungen der Luftfahrtbranche eher unterrepräsentiert.

Die Lufthansa und Germanwings als Unternehmen, sind zwar in dieser Magisterarbeit nicht als Akteure der Krise im Fokus gestanden, wurden aber insofern berücksichtigt, als Schuld- und Verantwortungszuschreibungen in der Untersuchung eine Rolle spielten. Dabei ist festzuhalten, dass es der Lufthansa Group gelungen ist trotz allen möglichen Vorwurfsmöglichkeiten eher neutral in der Medienberichterstattung platziert zu werden. Die meisten Artikel hatten keine Bewertung enthalten. Der einzig Schuldige, zumindest dieser Untersuchung nach, ist der Co-Pilot.

Die psychische Erkrankung, die in der öffentlichen Kommunikation am häufigsten genannt und thematisiert wurde sind Depressionen. Wie in den theoretischen Ausführungen gezeigt wurde handelt es sich dabei um eine schwerwiegende Erkrankung, die allerdings in ihren typischen Symptomen keine Fremdaggressivität aufzeigt. Weshalb vor allem die vereinfachte Herstellung von Kausalitäten problematisch ist. Es ist als potentiell Stigma-fördernd zu sehen, dass Depressionen in der untersuchten Medienberichterstattung häufig als Absturzursache deklariert wurden.

In Bezug auf einen Werther-Effekt kann Folgendes festgestellt werden: fast die Hälfte der Artikel in der Medienberichterstattung bezeichnen den absichtlichen Absturz des Germanwings Flugs als Suizid des Co-Piloten. Eine Nachahmungstat mit den exakt gleichen Mitteln ist nach bisherigem Wissen der Autorin nicht festzustellen. Allerdings hat die Forschung angedeutet, dass es beim Werther-Effekt nicht zwingend zu einem

tatgleichen Suizid kommen muss. Es bleibt deshalb an dieser Stelle offen, ob die Bezeichnung des Suizids und die Beschreibungen über den Tathergang beim absichtlichen Absturz der Germanwings Maschine solche Effekte nach sich gezogen hat.

Die Einflussnahme der Öffentlichkeitsarbeit der Luftfahrtbranche in Form von Pressemitteilungen ist auf die untersuchten Artikel der Medienberichterstattung mit einem Viertel als klein oder wenigstens moderat zu beurteilen. Es kam durchaus, gerade auch bei Meldungen von Germanwings und Lufthansa zu einer Übernahme, allerdings sind die Aussagen dabei kaum vollständig, und meistens ohne Kommentar und Bewertung eingefügt worden. Von einem großen Einfluss kann nicht gesprochen werden. Da eine effiziente Einflussnahme der die Pressemitteilungen auf die Medienberichte nicht sichtbar war, spielten möglicherweise die privaten Kontakte oder die Informationen aus Pressekonferenzen eine größere Rolle.

Die Erkenntnis, dass die Pressemitteilungen und Medienberichterstattung sich hinsichtlich ihrer zeitlichen Ausrichtung unterscheiden, bei Ersterer ist diese die Zukunft bei Letzterer die Vergangenheit, macht bei genauerer Überlegung Sinn, ist aber dennoch nicht so zu erwarten gewesen. Es zeugt von einem proaktiven Umgang der ausgewählten Beteiligten der Luftfahrtbranche, dass der Fokus so stark nach vorne, auf die Zukunft, auf Verbesserungen ausgerichtet wurde.

Agenda-Cutting ist ein schwer nachzuweisendes Phänomen. Für diese Untersuchung kann ohne Interviews mit den Beteiligten zu führen kein solches Urteil gesprochen werden. Für diese Magisterarbeit scheint es aber ein guter Erklärungsansatz zu sein, der von dem Tabu-Gedanken unterstützt wird. Ein gesellschaftlich nicht sehr akzeptiertes Thema wird schwächer in den Mittelpunkt der Kommunikation gelenkt. Zusätzlich liegt im Tabu dieser Arbeit der Grund begraben, dass es wahrscheinlich auch gar nicht möglich ist diesen menschlichen Faktor bei Piloten sicherzustellen, zum Beispiel im Sinne einer immerwährenden psychischen Gesundheit. Im Gegenteil, gerade weil Piloten einen belastenden, beanspruchenden Beruf haben, steigt die Wahrscheinlichkeit von psychischen Erkrankungen eher an. Dass darüber weder die Airlines, noch die Verbände in Vertretung der Crews, noch Flugsicherheitsbehörden berichten scheint logisch aber bedenklich. Gerade die Airlines haben in dieser Untersuchung gezeigt, dass sie sich komplett gegen Kommunikation zum Absturz und der Umstände entschieden haben. Das kann hier als Hinweis für das möglicherweise stattfindende Phänomen des Agenda-Cutting gewertet werden. Da sich bei keinem der Beteiligten Vorteile daraus ergeben das Thema auf die Agenda zu bringen, weil es nicht möglich ist eine psychische Gesundheit von Piloten immer und zu jedem Zeitpunkt zu garantieren – scheint es die beste Lösung zu sein nicht darüber zu sprechen. Der Journalismus mit der Grundaufgabe die

Öffentlichkeit zu informieren, hat dann aber versagt, wenn auch keine der Medien auf diesen Umstand eingeht.

6. Diskussion und Ausblick

Die vorliegende Magisterarbeit hatte zum Ziel, die öffentliche Kommunikation nach dem Germanwings Absturz auf das Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ fokussiert zu untersuchen. Es hat sich dabei gezeigt, dass das Thema wenig Beachtung gefunden hat und daher zu Recht als tabuisiert gelten kann. Der ermittelte Einfluss der Pressemitteilungen auf die Medienberichterstattung ist in den Kontext des Forschungsstandes gut einzuordnen: Innerhalb von Krisensituationen steigt die Eigenleistung der Journalisten an (Donsbach & Wenzel, 2002), deshalb ist die für diese Arbeit festzustellende Übernahmequote – aus den Pressemitteilungen in die Medienberichte – von einem Viertel ein wertvolles Ergebnis. Darüber hinaus kann über ein mögliches Agenda-Cutting von Seiten der Airlines gemutmaßt werden. Agenda-Cutting ist als der aktive Versuch, Themen aus der Medienberichterstattung fernzuhalten zu sehen (Brettschneider, 2002, S. 38), könnte eine durchaus geeignete Erklärung für das Schweigen der Airlines sein. Zu den gefährlichen Medienwirkungen, auf die Journalisten maßgeblich Einfluss haben, ist der Werther-Effekt zu zählen. Ob es einen solchen Effekt nach dem Germanwings Absturz gegeben hat, konnte im Rahmen dieser Arbeit nicht festgestellt werden. Eine besondere Rücksichtnahme der Medienberichterstattung mit Blick auf solche potentiell gefährlichen Effekte wünschenswert, gleiches gilt für Stigma-fördernde Argumentationen in Medienberichten. Die Ausführungen der theoretischen Ausführungen und der Ergebnisse dieser Magisterarbeit machen deutlich, dass vereinfachende Erklärungszusammenhänge zwischen psychischen Erkrankungen und möglichen Folgen, sowie die Wortwahl der Medien bei diesem Thema einen großen Einfluss auf Stigmatisierungsvorgänge ausüben können. Die vorliegende Arbeit kam diesbezüglich zu ambivalenten Ergebnisse: Eine explizite Stigmatisierung von psychischen Erkrankungen in der Berichterstattung war nicht nachzuweisen und die Wortwahl war angemessen. Allerdings ist festgestellt worden, dass in der Berichterstattung die Zusammenhänge zwischen dem Motiv des Co-Piloten und der Absturzursache zu vereinfacht dargestellt wurden, was zu Stigma-fördernden Schlüssen führen kann. Eine größere Vorsicht der Medienberichte für zukünftige, ähnliche Fälle wünschenswert.

Die Relevanz, die diesem Aufruf nach mehr Rücksichtnahme der Medien bei heiklen Themen innewohnt, ist ungebrochen hoch. Der Amoklauf von München am 22. Juli 2016 und die folgende, teils auf falschen und ungesicherten Aussagen beruhende

Medienberichterstattung belegen das eindrücklich (Backes et al., 2016). Es werden „Tätern rasch manifeste psychiatrische Erkrankungen angedichtet, die schließlich als Ursachen für die Gewalttaten herhalten sollten“, resümiert Bajbouj über die Live-Ticker Berichterstattung (Bajbouj, 2016). Hier zeigt sich eine ähnliche, gefährliche Tendenz der Medienberichte. Um Unerklärbares zu verstehen, werden den Tätern psychische Erkrankungen unterstellt, damit solch unvorstellbare Taten erklärt werden können. Welche Auswirkungen das auf die Stigmatisierung von psychisch erkrankten Personen haben kann, wurde in dieser Magisterarbeit bereits ausführlich diskutiert. Die Berichterstattung über den Amoklauf von München kann hier beispielhaft für die große Relevanz stehen, die auch diese Magisterarbeit zum Anlass genommen hatte, sich mit der öffentlichen Kommunikation über den Germanwings Absturz und der psychischen Gesundheit von Piloten auseinanderzusetzen. Die Verantwortung, die Journalisten in ihrer Rolle als Berichterstatter tragen, ist nach wie vor groß und der journalistische Einfluss auf die Meinungsbildung der Rezipienten zum Thema psychische Gesundheit bzw. Krankheit sollte unter keinen Umständen unterschätzt werden.

Die vorliegende Magisterarbeit stieß auf folgende Grenzen, die sich aus dem methodischen Vorgehen, sowie dem Forschungsmaterial selbst ergaben: So ist eine der Schwächen dieser Arbeit, dass sie nur Pressemitteilungen in die Input-Analyse miteinbezogen hat. Der Grund dafür zum einen die bessere Vergleichbarkeit von Pressemitteilungen und Artikeln der Medienberichterstattung. Zum anderen war eine Übernahme der Aussagen auf diese Weise leichter zu überprüfen. Das untersuchte Material war mit 1157 bzw. 665 Artikeln und 90 Pressemitteilungen außerdem bereits so umfangreich, dass eine weitere Miteinbeziehung weiterer alternativer Quellen die Grenzen des Machbaren gesprengt hätte. Eine Möglichkeit, um den Einfluss der Öffentlichkeitsarbeit auf die Berichterstattung genauer zu erfassen zu können, wäre die Analyse von Transkripten der Pressekonferenzen oder anderem Videomaterial mit Statements der Lufthansa Group gewesen. Auch Social Media Inhalte waren nicht Teil dieser Untersuchung, obwohl es durchaus auch interessant zu betrachten wäre, inwieweit Informationen aus Social Media Kanälen von Journalisten in Medienberichte übernommen werden.

Diese Magisterarbeit kann einen kleinen Beitrag zur präsentierten Stigma-Forschung leisten. Es konnte aus den drei vorgestellten Untersuchungen resümiert werden, dass trotz teils bedenklicher Berichterstattung kein Einfluss auf Meinungen und Einstellungen bei Rezipienten messbar sind. Die vorliegende Untersuchung erweitert die Ergebnisse in Bezug auf die Medienberichte um folgende Aspekte: Eine explizite Stigmatisierung von psychischen Erkrankungen war nicht enthalten, die Wortwahl war angemessen, lediglich

die hergestellte Kausalität und Motivunterstellungen in den Artikeln dieser Untersuchung waren Stigma-fördernd.

Die Kommunikationswissenschaft als Sozialwissenschaft ist ein interdisziplinäres Forschungsfeld (Pürer, 2003, S. 20). Sie wird von verschiedenen Forschungsbereichen beeinflusst und bereichert. Die vorliegende Masterarbeit versteht sich als typische kommunikationswissenschaftliche Arbeit und ist damit interdisziplinär einzuordnen. Sie schließt psychologische, gesellschaftliche und soziale Perspektiven mit ein und konnte während der Untersuchung von den verschiedenen Sichtweisen und Forschungsfeldern profitieren. Diese Arbeit hat nicht, wie es sonst üblich ist, eine Forschungslücke definiert und versucht, diese zu schließen. Es wurde stattdessen versucht, bestehende Forschungsergebnisse zu erweitern und eine Fallanalyse des Germanwings Absturzes vorzunehmen. Künftige Forschung zum Verhältnis von Öffentlichkeitsarbeit und Journalismus hat noch einige Lücken zu schließen, während zeitgleich durch sich wandelnde (neue) Medien, neue Forschungslücken entstehen. Gleiches gilt für die Erforschung zur Stigmatisierung psychischer Erkrankungen, speziell auf die Medienberichterstattung bezogen. Die Ergebnisse dieser Arbeit sind vor dem Hintergrund der Unternehmenskrise der Lufthansa Group zu betrachten; in dieser Arbeit ist das Krisenmanagement aber nicht explizit untersucht oder bewertet worden. Es scheint in Anbetracht der Ergebnisse allerdings so, als hätte die angewandte Strategie funktioniert, da über die Lufthansa Group innerhalb der in dieser Stichprobe untersuchten Artikel nicht negativ berichtet wurde. Das Konzept des Agenda-Cutting ist für die vorliegenden Erkenntnisse dieser Arbeit besonders spannend und bietet viel Raum für Spekulationen über seinen Einsatz auf Seiten der Luftfahrtbranche. Es ist hier eindeutig noch nicht genug geforscht worden, was natürlich auch daran liegt, dass Agenda-Cutting schwer nachzuweisen ist. Für ein solches Vorhaben müssen auf jeden Fall mehrere Methoden in das Forschungsdesign miteinbezogen werden. Beim vorliegenden Fall hätten Interviews mit Akteuren der Luftfahrt stattfinden können, wobei es äußerst fraglich scheint, ob diese darüber Auskunft erteilt hätten. Als Erklärungsmodell für das Verschweigen von (mitunter tabuisierten) Themen ist das Agenda-Cutting aber vielversprechend.

Literaturverzeichnis

- Aydin, N., & Fritsch, K. (2015). Stigma und Stigmatisierung von psychischen Krankheiten. *Psychotherapeut*, 60(3), 245–257. <http://doi.org/10.1007/s00278-015-0024-9>
- Backes, T., Jaschensky, W., Langhans, K., Munzinger, H., Witzemberger, B., & Wormer, V. (2016, October 1). Timeline der Panik. *Süddeutsche Zeitung Online*, pp. 1–27. München. Retrieved from <http://gfx.sueddeutsche.de/apps/57eba578910a46f716ca829d/www/>
- Baerns, B. (1985). *Öffentlichkeitsarbeit oder Journalismus. Zum Einfluß im Mediensystem*. Köln: Verlag Wissenschaft und Politik.
- Bajbouj, M. (2016, August 7). Die radikale Psyche. *Die Zeit Online*. Retrieved from <http://www.zeit.de/wissen/2016-08/anschlaege-deutschland-attentaeter-psychische-stoerung-radikalisierung-psychologie>
- Barth, H., & Donsbach, W. (1992). Aktivität und Passivität von Journalisten gegenüber Public Relations. Fallstudie am Beispiel von Pressekonferenzen zu Umweltthemen. *Publizistik*, 37, 151–165.
- BEA. (2015). *Zwischenbericht*. Retrieved from <http://www.bea.aero/en/enquetes/flight.gwi18g/flight.gwi18g.php>
- BEA. (2016). *Abschlussbericht*. Retrieved from <https://www.bea.aero/en/investigation-reports/notified-events/detail/event/accident-to-the-airbus-a320-211-registered-d-aipx-flight-gwi18g-on-24-march-2015/>
- Beesdo-Baum, K., & Wittchen, H. U. (2011). Depressive Störungen: Major Depression und Dysthymie. In H.-U. Wittchen & J. Hoyer (Eds.), *Klinische Psychologie & Psychotherapie* (2. Auflage, pp. 881–914). Berlin Heidelberg: Springer. <http://doi.org/10.1007/978-3-642-13018-2>
- Bentele, G. (2013). Public Relations. In G. Bentele, H.-B. Brosius, & O. Jarren (Eds.), *Lexikon der Kommunikations- und Medienwissenschaft*. Wiesbaden: (pp. 282–283). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Bentele, G., Brosius, H.-B., & Jarren, O. (2003). *Öffentliche Kommunikation* (1. Auflage). Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.
- Bentele, G., & Fechner, R. (2015). Intereffikationsmodell. In R. Fröhlich, P. Szyszka, & G. Bentele (Eds.), *Handbuch der Public Relations* (pp. 319–340). Wiesbaden: Springer VS.
- Bentele, G., Liebert, T., & Seeling, S. (1997). Von der Determination zur Intereffikation. Ein integriertes Modell zum Verständnis von Public Relations und Journalismus. In G. Bentele & M. Haller (Eds.), *Aktuelle Entstehung von Öffentlichkeit: Akteure - Strukturen – Veränderungen* (pp. 225–250). Konstanz: UVK.

- Bentele, G., & Nothhaft, H. (2013). Krisen-PR. In G. Bentele, H.-B. Brosius, & O. Jarren (Eds.), *Lexikon der Kommunikations- und Medienwissenschaft* (p. 172). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Blöbaum, B. (2013). Journalismus. In G. Bentele, H.-B. Brosius, & O. Jarren (Eds.), *Lexikon der Kommunikations- und Medienwissenschaft* (pp. 141–142). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Bonfadelli, H. (2002). *Medieninhaltsforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Medieninhaltsforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen*. Stuttgart: UTB GmbH. Retrieved from <https://www.utb-studi-e-book.de/medieninhaltsforschung.html>
- Bor, R., Field, G., & Scragg, P. (2002). The mental health of pilots : An overview. *Counselling Psychology Quarterly*, 15(3), 239–256. <http://doi.org/10.1080/09515070210143471>
- Brettschneider, F. (2002). Die Medienwahl 2002: Themenmanagement und Berichterstattung. *Aus Politik Und Zeitgeschichte*, B49-50, 36 – 47. <http://doi.org/10.2307/1149294>
- Brosius, H.-B., Haas, A., & Koschel, F. (2012). *Methoden der empirischen Kommunikationsforschung. Eine Einführung*. (G. Bentele, H.-B. Brosius, & O. Jarren, Eds.) (6.). Wiesbaden: Springer VS. <http://doi.org/10.1007/978-3-531-94214-8>
- Colistra, R. (2012). Shaping and Cutting the Media Agenda: Television Reporters' Perceptions of Agenda- and Frame-Building and Agenda-Cutting Influences. *Journalism & Communication Monographs*, 14(2), 85–146. <http://doi.org/10.1177/1522637912444106>
- Coombs, W. T. (2008). The future of crisis communication from an international perspective. In T. Nolting & A. Thießen (Eds.), *Krisenmanagement in der Mediengesellschaft. Potenziale und Perspektiven der Krisenkommunikation* (pp. 275–287). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Coombs, W. T. (2012a). *Ongoing Crisis Communicaton. Planning, Managing, Responding*. Los Angeles: Sage Publications.
- Coombs, W. T. (2012b). Parameters for Crisis Communication. In T. W. Coombs & S. J. Holladay (Eds.), *The Handbook of Crisis Communication* (pp. 17–54). Chi: Wiley-Blackwell.
- Deutscher Bundestag. Arbeitsschutzgesetz - ArbSchG (1996). Retrieved from <https://www.gesetze-im-internet.de/arbschg/>
- DIN-Normenausschuss Ergonomie. (2015). Ergonomische Grundlagen bezüglich psychischer Arbeitsbelastung - Teil 1 : Allgemeine Konzepte und Begriffe (ISO / DIS 10075-1 : 2015). Retrieved October 10, 2016, from <http://www.din.de/de/mitwirken/normenausschuesse/naerg/projekte/wdc-proj:din21:215932621>
- Donsbach, W., & Wenzel, A. (2002). Aktivität und Passivität von Journalisten gegenüber parlamentarischer Pressearbeit. *Publizistik*, 47(4), 373–387. <http://doi.org/10.1007/s11616-002-0107-9>
- Duden. (1989). *Etymologie: Herkunftswörterbuch der deutschen Sprache*. (G. Drosdowski, Ed.). Dudenverlag.
- Duden. (2016a). Stigma, das. Retrieved September 12, 2016, from <http://www.duden.de/rechtschreibung/Stigma>

- Duden. (2016b). Suizid, der oder das. Retrieved January 30, 2016, from <http://www.duden.de/rechtschreibung/Suizid>
- Eurowings. (2015). Informationen zum Germanwings Flug 4U9525. Retrieved October 14, 2016, from <https://www.eurowings.com/at/backoffice/aktuelle-informationen.html>
- Eurowings. (2016). Die neue Eurowings ist gestartet. Retrieved October 10, 2016, from <https://www.eurowings.com/de/4u/unternehmen/eurowings.html>
- Forbes. (2016). The World ' s Biggest Public Companies. Retrieved October 10, 2016, from <http://www.forbes.com/global2000/list/#industry:Airline>
- Galderisi, S., Heinz, A., Kastrup, M., Beezhold, J., & Sartorius, N. (2015). Toward a new definition of mental health. *World Psychiatry*, 14(2), 231–233.
- Gould, M. S. (2001). Suicide and the Media. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 932(1), 200–224. <http://doi.org/10.1111/j.1749-6632.2001.tb05807.x>
- Hofman, T., & Braun, S. (2008). Die Rolle der Kommunikation im interdisziplinären Krisenmanagement. In T. Nolting & A. Thießen (Eds.), *Krisenmanagement in der Mediengesellschaft* (pp. 135–146). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Jarren, O., & Donges, P. (2011). *Politische Kommunikation in der Mediengesellschaft: Eine Einführung*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. <http://doi.org/10.1007/s11616-004-0085-1>
- Kauffeld, S., & Hoppe, D. (2014). Arbeits-, Organisations- und Personalpsychologie für Bachelor. In S. Kauffeld (Ed.), *Arbeits-, Organisations- und Personalpsychologie für Bachelor* (Vol. 2., überar., pp. 241–264). Berlin: Springer-Verlag. <http://doi.org/10.1007/978-3-642-42064-1>
- Kepplinger, H. M. (2015). Konflikt- und Krisenkommunikation. In R. Fröhlich, P. Szyszka, & G. Bentele (Eds.), *Handbuch der Public Relations* (pp. 993–1000). Wiesbaden: Springer VS.
- Kunczik, M., & Zipfel, A. (2005). *Publizistik. Ein Studienhandbuch*. BOOK, Stuttgart: UTB GmbH. Retrieved from <https://www.utb-studi-e-book.de/publizistik.html>
- Lewis, R. J., Forster, E. M., Whinnery, J. E., & Webster, N. L. (2014). *Aircraft-Assisted Pilot Suicides in the United States, 2003-2012*. *Archives of Suicide Research* (Vol. 11). Retrieved from <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/17453693>
- Lewis, R. J., Johnson, R. D., Whinnery, J. E., & Forster, E. M. (2007). Aircraft-assisted pilot suicides in the United States, 1993-2002. *Archives of Suicide Research*, 11(2), 149–161. <http://doi.org/10.1080/13811110701247636>
- Lufthansa Group. (2014). *Balance Ausgabe 2014*. Retrieved from <https://www.lufthansagroup.com/fileadmin/downloads/de/verantwortung/balance-2014-epaper/>
- Lufthansa Group. (2015a). *Balance Ausagbe 2015*. Retrieved from [https://www.lufthansagroup.com/nc/de/themen/balance-2015.html?sword_list\[0\]=balance](https://www.lufthansagroup.com/nc/de/themen/balance-2015.html?sword_list[0]=balance)
- Lufthansa Group. (2015b). *Lufthansa Geschäftsbericht 2015*.

- Lufthansa Group. (2015c). Lufthansa und Germanwings schließen Übertragung von dezentralen Strecken erfolgreich ab. Retrieved August 31, 2016, from [https://www.lufthansagroup.com/nc/de/presse/meldungen/view/archive/2015/january/08/article/3400.html?cHash=6b3f787690e4d0b248a80abdadccdf1b&sword_list\[0\]=lufthansa&sword_list\[1\]=germanwings&sword_list\[2\]=schließen&sword_list\[3\]=übertragung&sword_list\[4\]=v](https://www.lufthansagroup.com/nc/de/presse/meldungen/view/archive/2015/january/08/article/3400.html?cHash=6b3f787690e4d0b248a80abdadccdf1b&sword_list[0]=lufthansa&sword_list[1]=germanwings&sword_list[2]=schließen&sword_list[3]=übertragung&sword_list[4]=v)
- Lufthansa Group. (2016a). *Balance Ausgabe 2016*. Retrieved from [https://www.lufthansagroup.com/nc/de/themen/balance-2016.html?sword_list\[0\]=balance](https://www.lufthansagroup.com/nc/de/themen/balance-2016.html?sword_list[0]=balance)
- Lufthansa Group. (2016b). Die Zeit im Fluge. Retrieved October 10, 2016, from <https://www.lufthansagroup.com/unternehmen/geschichte.html>
- Lufthansa Group. (2016c). Umweltfreundlich und nachhaltig. Retrieved October 10, 2016, from <https://www.lufthansagroup.com/de/verantwortung>
- Lufthansa Group. (2016d). Unternehmensprofil. Retrieved October 11, 2016, from <https://www.lufthansagroup.com/de/unternehmen/unternehmen/unternehmensprofil.html>
- Maletzke, G. (1963). *Psychologie der Massenkommunikation* (1. Neudruck). Hamburg: Verlag Hans-Bredow-Institut.
- Marcinkowski, F. (1993). *Publizistik als autopoietisches System: Politik und Massenmedien. Eine systemtheoretische Analyse*. BOOK, Opladen: Westdeutscher Verlag. Retrieved from <https://books.google.at/books?id=MTuoBgAAQBAJ>
- Maurer, M. (2007). Fakten oder Floskeln? *Publizistik*, 52(2), 174–190. <http://doi.org/10.1007/s11616-007-0082-2>
- Mayring, P. (2008). *Qualitative Inhaltsanalyse* (10. Auflage). Weinheim & Basel: Beltz Verlag.
- McCombs, M. E., & Shaw, D. L. (1972). The Agenda-Setting Function of Mass Media. *Public Opinion Quarterly*, 36(2), 176–187. <http://doi.org/10.1086/267990>
- Merten, K. (2008). Krise und Krisenkommunikation: Von der Ausnahme zur Regel? In T. Nolting & A. Thießen (Eds.), *Krisenmanagement in der Mediengesellschaft* (pp. 83–97). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Nedopil, N. (2014). Gekränkte Eitelkeiten: Terroristische Einzelkämpfer. *Forensische Psychiatrie, Psychologie, Kriminologie*, 8(4), 246–253. <http://doi.org/10.1007/s11757-014-0290-3>
- Phillips, D. P. (1974). The Influence of Suggestion on Suicide: Substantive and Theoretical Implications of the Werther Effect. *American Sociological Review*, 39(June), 340–354. <http://doi.org/10.2307/2094294>
- Pirkis, J., & Blood, R. W. (2001). Suicide and the Media, Part I. *Crisis*, 22(4), 146–154. <http://doi.org/10.1111/j.1749-6632.2001.tb05807.x>
- Pürer, H. (2003). *Publizistik- und Kommunikationswissenschaft. Ein Handbuch*. Stuttgart: UTB GmbH. Retrieved from <https://www.utb-studi-e-book.de/publizistik-und-kommunikationswissenschaft-2009.html>
- Raupp, J. (2015). Determinationsthese. In R. Fröhlich, P. Szyszka, & G. Bentele (Eds.), *Handbuch der Public Relations*. (pp. 305–318). Wiesbaden: Springer VS.

- Raupp, J., & Vogelgesang, J. (2009). *Medienresonanzanalyse. Eine Einführung in Theorie und Praxis*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. <http://doi.org/10.1007/978-3-531-91605-7>
- Rössler, P. (2015). Thematisierung und Issues Framing. In R. Fröhlich, P. Szyszka, & G. Bentele (Eds.), *Handbuch der Public Relations* (pp. 461–478). Wiesbaden: Springer VS.
- Röttger, U. (2001). Issues Management – Mode, Mythos oder Managementfunktion? In G. Bentele (Ed.), *Issues Management. Theoretische Konzepte und praktische Umsetzung. Eine Bestandsaufnahme* (pp. 11–40). Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.
- Röttger, U. (2010). Public Relations. In H. Bonfadelli, O. Jarren, & G. Siegert (Eds.), *Einführung in die Publizistikwissenschaft* (3. Auflage, pp. 379–404). Bern: Haupt Verlag.
- Schäfer, M., & Quiring, O. (2013). Gibt es Hinweise auf einen „Enke-Effekt“? Die Presseberichterstattung über den Suizid von Robert Enke und die Entwicklung der Suizidzahlen in Deutschland. *Publizistik*, 58(2), 141–160. <http://doi.org/10.1007/s11616-013-0172-2>
- Schantel, A. (2000). Determination or intereffication? A meta-analysis of hypotheses about the relationship between public relations and journalism. *Publizistik*, 45(1), 70–88. <http://doi.org/10.1007/s11616-000-0051-5>
- Scherr, S. (2016). *Depression - Medien - Suizid* (Vol. 53). Wiesbaden: Springer VS. <http://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Scherr, S., & Steinleitner, A. (2015). Zwischen dem Werther- und Papageno-Effekt. *Nervenarzt*, 86(5), 557–565. <http://doi.org/10.1007/s00115-015-4260-6>
- Schomerus, G., Stolzenburg, S., & Angermeyer, M. C. (2015). Impact of the Germanwings plane crash on mental illness stigma: Results from two population surveys in Germany before and after the incident. *World Psychiatry*, 14(3), 362–363. <http://doi.org/10.1002/wps.20257>
- Schulz, J. (2001). Issues Management im Rahmen der Risiko und Krisenkommunikation. In G. Bentele (Ed.), *Issues Management. Theoretische Konzepte und praktische Umsetzung. Eine Bestandsaufnahme*. (pp. 217–234). Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.
- Schwark, T., Severin, K., & Grellner, W. (2008). “I am flying to the stars”—Suicide by aircraft in Germany. *Forensic Science International*, 179(2–3), e75–e78. <http://doi.org/10.1016/j.forsciint.2008.06.004>
- Spoo, E. (1971). Wie sind Tabus zu brechen? Über die Notwendigkeit struktureller Änderungen in der Presse. In E. Spoo (Ed.), *Die Tabus der bundesdeutschen Presse* (pp. 120–134). München: Hanser.
- Tagesschau. (2015). Blackbox bestätigt Absicht des Copiloten. Retrieved November 7, 2015, from <https://www.tagesschau.de/ausland/germanwings-333.html>
- Teismann, T., & Dormann, W. (2013). Suizidalität: Risikoabschätzung und Krisenintervention. *Psychotherapeut*, 58(3), 297–311. <http://doi.org/10.1007/s00278-013-0984-6>
- von dem Knesebeck, O., Mnich, E., Angermeyer, M. C., Kofahl, C., & Makowski, A. (2015). Changes in depression stigma after the Germanwings crash - Findings from German population surveys. *Journal of Affective Disorders*, 186, 261–265. <http://doi.org/10.1016/j.jad.2015.07.029>

- von Goethe, J. W. (1787). *Die Leiden des jungen Werther*.
- von Heydendorff, S. C., & Dreßing, H. (2016). Mediale Stigmatisierung psychisch Kranker im Zuge der "Germanwings"-Katastrophe. *Psychiatrische Praxis*, 43(3), 134–140. <http://doi.org/10.1055/s-0042-101009>
- WHO. (2014a). *Constitution of the World Health Organization*. (World Health Organization (WHO), Ed.) *Basic Documents* (48th Editi). Retrieved from <http://apps.who.int/gb/bd/PDF/bd48/basic-documents-48th-edition-en.pdf#page=7>
- WHO. (2014b). Mental Health: Strengthening our response. Fact Sheet No 220. Retrieved January 17, 2016, from <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs220/en/#>
- WHO. (2015a). Depression. Fact Sheet No 369. Retrieved January 28, 2016, from <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs369/en/>
- WHO. (2015b). Suicide. Fact Sheet No 398. Retrieved January 28, 2016, from <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs398/en/#>
- WHO. (2016a). Kapitel V. Psychische und Verhaltensstörungen (F00-F99). Retrieved January 29, 2016, from <http://www.dimdi.de/static/de/klassi/icd-10-who/kodesuche/onlinefassungen/htmlamtl2016/block-f30-f39.htm>
- WHO. (2016b). Stigma and discrimination. Retrieved September 12, 2016, from <http://www.euro.who.int/en/health-topics/noncommunicable-diseases/mental-health/priority-areas/stigma-and-discrimination>
- Wolfersdorf, M. (2008). Suizidalität. *Der Nervenarzt*, 79(11), 1319–1336. <http://doi.org/10.1007/s00115-008-2478-2>

Anhang

Codebuch

Gender Erklärung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird darauf verzichtet, jeweils die weibliche und die männliche Bezeichnung zu verwenden. Soweit neutrale oder männliche Bezeichnungen verwendet werden, sind darunter jeweils weibliche und männliche Personen zu verstehen.

Allgemeines

Das folgende Codebuch wurde im Rahmen einer Magisterarbeit im Frühjahr 2016 am Institut für Publizistik- und Kommunikationswissenschaft der Universität Wien konzipiert. Es ist Teil einer Input-Output-Analyse. In einem ersten Schritt werden für die Input-Output-Analyse relevante Pressemitteilungen in ihre wesentlichen Kernaussagen zerlegt. Mithilfe von diesem Aussagenkatalog und dem vorliegenden Codebuch soll im zweiten Schritt dann der Output (in diesem Fall Zeitungsartikel) analysiert werden.

Die Magisterarbeit untersucht die folgende übergeordnete Forschungsfrage: Welche Rolle spielt das Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ in der öffentlichen Kommunikation nach dem Germanwings Absturz?

Zur Stichprobenziehung

Die Stichprobe der qualitativen Input-Analyse setzt sich aus den von der Autorin als relevant erachteten Akteuren, die meisten davon aus der Luftfahrtbranche, zusammen. Es wurde versucht von einem internationalen Standpunkt bis zur nationalen Perspektive alle wichtigen Vertreter miteinzubeziehen. Die gefundenen Akteure können in vier Gruppen eingeteilt werden: (1) Behörden, (2) Verbände und (3) Airlines und (4) Lufthansa Group.

Zu (1) Behörden bzw. staatlicher Einrichtungen gehören: die BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile), das BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), die deutsche Bundesregierung, die Europäische Kommission, die EASA (European Aviation Safety Agency) und das DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt).

Bei (2) den Verbänden sind die Folgenden gemeint: der BDL (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft), die ECA (European Cockpit Association), die IFALPA (International Federation of Air Line Pilots Associations), die VC (Vereinigung Cockpit), die IATA (International Air Transport Association), die UFO (Unabhängig Flugbegleiter Organisation), der BDF (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften) und der BDLI (Bundesverband der Luft- und Raumfahrtindustrie).

Relevant für die Untersuchung sind außerdem (3) die größten europäischen Airlines: die Air France KLM, International Airlines Group, Ryanair und easyJet.

Die vierte Gruppe (4) besteht aus der Lufthansa Group also Lufthansa und Germanwings.

Von allen Akteuren der vier Gruppen werden die Pressemitteilungen im Zeitraum vom Tag des Absturzes (24. März 2015) bis zum Beginn der empirischen Phase der Magisterarbeit (20 April 2016) gesammelt. Unter Pressemitteilung sind dabei alle Dokumente zu verstehen, die die Akteure in ihrem Presse-, Medien-, News-Bereich auf den Webseiten veröffentlichen. Für die Suche auf den Webseiten wird die Suchfunktion nach Stichwörtern (Germanwings, 9525, Absturz/crash) verwendet und zusätzlich chronologisch das Archiv aller Pressemitteilungen durchgeblättert. Das relevante Aufgreifkriterium ist die Thematisierung des Germanwings Absturzes in den Pressemitteilungen. Die gefundenen Treffer können auf den Webseiten entweder direkt als PDF heruntergeladen werden oder über die Druckfunktion als PDF gespeichert werden. Mit diesen PDFs wird dann die qualitative Inhaltsanalyse vorgenommen und die Mitteilungen auf ihre wesentlichen Kernaussagen reduziert. Insgesamt 90 Pressemitteilungen und ein Katalog von 208 Aussagen sind entstanden.

Die Stichprobe der quantitativen Output-Analyse setzt sich aus den von der Autorin als relevant erachteten Artikeln folgender überregionaler deutscher Tageszeitungen zusammen: die *Süddeutsche Zeitung* (SZ), die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (FAZ), das *Handelsblatt* (HB), die *Bild* Zeitung (Bild) und *Die Welt kompakt*. Außerdem werden *Die Zeit* als überregionale Wochenzeitung und *Der Spiegel* als wöchentliches Nachrichtenmagazin eingeschlossen um ein möglichst breites Spektrum deutscher Leitmedien untersuchen zu können. Es handelt sich ausschließlich um täglich oder wöchentlich in Deutschland erscheinende Printmedien. Dabei werden sowohl Qualitätsmedien (*Süddeutsche Zeitung*, *FAZ*, etc.) wegen ihres Qualitätsanspruchs eingeschlossen, als auch ein Boulevardmedium (die *Bild*) als Teil der Untersuchung, wegen der hohen Auflage der Zeitung und der daraus resultierenden Relevanz. Die Beschränkung auf deutsche Medien liegt sowohl in der Bevölkerung (die meisten Verstorbenen waren Deutsche) als auch in der Betroffenheit des Unternehmens (Germanwings als Teil der deutschen Lufthansa Group) begründet.

Für die Auswahl der Artikel wird der APA Online-Manager verwendet. Die beiden Schlagwörter für die Suche sind „Germanwings“ und „Absturz“. Alle Artikel zum Thema, die im festgelegten Untersuchungszeitraum von den ausgewählten Medien publiziert wurden, können so eingeschlossen werden. Das relevante Aufgreifkriterium der Zeitungsartikel ist die

Thematisierung des Absturzes. Der Untersuchungszeitraum beginnt mit dem Tag des Absturzes von Flug 4U9525 am 24. März 2015 und endet mit Beginn des empirischen Teils der Magisterarbeit am 20. April 2016.

APA Online-Manager: <https://aomlibrary.apa.at/aom67/aom/index.jsp>

Bei der Auswahl der Artikel ist während der Phase des Probecodierens festgestellt worden, dass manche der ausgewählten Medien mit mehreren Ausgaben im APA Online-Manager hinterlegt sind. Die Bild Zeitung zum Beispiel hat eine Bund Ausgabe, eine Dresden Ausgabe und eine Leipzig Ausgabe, der gleiche Artikel wurde dann in jeder Ausgabe durch die Suchfunktion gefunden und ausgegeben. Dadurch war die Zahl der relevanten Artikel für Stichprobe zunächst deutlich höher, als während des Codierens. Von 1157 gefundenen Artikeln sind nach Entfernen der Doppelten noch 665 übrig. Dafür sind die Suchergebnisse alle durchgelesen worden und die Artikel danach einzeln ausgewählt um sicherzustellen, dass es keine doppelt, drei- und vierfach Verwendungen der Artikel gibt.

Nach dem Aufgreifkriterium für die Stichprobe, die Thematisierung des Germanwings Absturzes ist für das weitere Vorgehen noch ein weiteres Kriterium wichtig. Was heißt psychische Gesundheit für dieses Codebuch? Was ist ein Thema? Vor allem aber: Wann ist das Thema „psychische Gesundheit“ vorhanden?

Ein Thema ist mehr als ein Satz. Oft lässt sich das Thema im Titel erraten. Im Codebuch wird unter psychischer Gesundheit das verstanden, was als Kriterium gilt, damit der Artikel in die quantitative Output-Analyse aufgenommen werden kann. Gemeint ist damit nicht die reine Verwendung der Begriffe „psychisch“ und „Gesundheit“. Es muss beim Lesen überprüft werden ob die psychische Gesundheit von Piloten im Allgemeinen thematisiert wird. Dazu gehören sowohl die Thematisierung von möglichen Krankheitsbildern, als auch die Möglichkeiten zur Erhaltung der Gesundheit und der Verantwortung von Arbeitsgebern, im Speziellen bei Piloten. Es ist der Codiererin überlassen zu ermitteln ob es sich trotz der Verwendung anderer Wörter dennoch um das Thema „psychische Gesundheit“ im Artikel handelt.

Bei Vorkommen von mehreren Codes?

Wenn mehrere Codes im Artikel durchaus zutreffen würden und es aber wichtig ist sich für einen zu entscheiden, weil nicht alle codiert werden können, so ist der überwiegende Code zu codieren.

1. Formale Kategorien

1.1 Codes des Mediums

Code	Medium
101	FAZ (Frankfurter Allgemeine Zeitung)
102	SZ (Süddeutsche Zeitung) (Deutschland und Bayern Ausgabe)
103	Bild (Bild Zeitung) (Bund Ausgabe)
104	HB (Handelsblatt)
105	Welt kompakt (Die Welt kompakt)
106	Spiegel (Der Spiegel)
107	Zeit (Die Zeit)

1.2 Formale Eigenschaften der Artikel

Kürzel	Code	Beschreibung
F10	Fallnummer	Setzt sich zusammen aus Nummer des Mediums, Datum und Artikelnummer (Beispiel: 103_240315_01 → Erster Artikel der Bild Zeitung am 24. März 2015)
F11	Code des Mediums	Ermöglicht eindeutige Zuweisung zum Medium
F12	Titel des Artikels	Selbsterklärend
F13	Datum	TT.MM.JJ
F14	Länge	Anzahl der Wörter des Artikels (alles was nach der Überschrift kommt und vor „alle Rechte vorbehalten“ zählt zu dieser Kategorie dazu)
F15	Platzierung	Seitenzahl wenn angegeben
F16	Darstellung	Welche Darstellungsform hat der Artikel?
	1	Meldung – kürzeste Form der Mitteilung,

		wer, was, wann, wo
	2	Nachricht / Bericht – erster Satz entspricht Meldung, nähere Umstände werden erläutert
	3	Reportage – subjektiv, anschaulich, tatsachenbetont, Erlebnisbericht des Autors
	4	Interview
	5	Leserbrief – Meinungen der Leser
	6	Kommentar, Glosse, Meinung – Meinung eines Journalisten
	7	Sonstiges – keine der Genannten
	99	Nicht erkennbar

2. Inhaltliche Kategorien

2.1 Psychische Gesundheit und Krankheit

Kürzel	Code	Beschreibung
P10	Diagnose	Welche Krankheit wird im Artikel erwähnt?
P10.1	Depressionen	Wird erwähnt?
	1	Ja
	0	Nein
P10.2	Psychose	Wird erwähnt?
	1	Ja
	0	Nein
P10.3	(Narzisstische) Persönlichkeitsstörung	Wird erwähnt?
	1	Ja
	0	Nein
P10.4	Psychosomatische Störung	Wird erwähnt?
	1	Ja
	0	Nein
P10.5	Hypochondrische Störung	Wird erwähnt?
	1	Ja
	0	Nein
P10.6	Suizidalität	Wird erwähnt?
	1	Ja
	0	Nein
P10.7	Bipolare Störung	Wird erwähnt?
	1	Ja
	0	Nein
P11	Alte Diagnose	Wird die psychische Krankheit im Kontext der Erkrankung 2008/2009 erwähnt?
	1	Ja
	0	Nein
P12	Kontext	Innerhalb von welchem Kontext wird die psychische Krankheit erwähnt? (explizit genannte psychische Gesundheit)
	1	ihre Rolle bei der Auswahl von Piloten

	2	bei Untersuchungen, Ärzte, Medical
	3	als Ursache des Absturzes
	4	als Bestandteil der Schweigepflicht
	5	als Beweis der Flugunfähigkeit
	6	Als Diagnose auf der Krankschreibung
	7	Sonstige - keiner der genannten Kontexte
P13	Psychische Gesundheit	Innerhalb von welchem Kontext wird die psychische Gesundheit von Piloten erwähnt?
	1	als Verantwortung des Arbeitgebers
	2	ihre Rolle bei der Auswahl von Piloten
	3	als wichtiger Bestandteil der Karriere
	4	als besonders gefährdet aufgrund des Berufes
	5	Sonstige - keiner der genannten Kontexte
	0	Gar nicht
P14	Motiv	Wie wird der Absturz bezeichnet?
	1	(erweiterter) Suizid, Selbstmord des Co-Piloten
	2	Amokflug, Amoktat
	3	Massenmord
	4	Explizite Gegenargumentation für das Wort Suizid
	0	Keine Motivbenennung

2.2 Quellen

Kürzel	Code	Beschreibung
Q10	Urheber der Informationen	Wer ist der Urheber des Artikels?
	1	Nachrichtenagentur
	2	Zeitungsintern – Journalist / Redaktion
	3	Zeitungsextern
	0	Kein Urheber genannt
Q11	Informationsquelle	Werden Quellen zitiert? Welche sind das?
	1	Akteur der Gruppe Behörden
	2	Akteur der Gruppe Verbände
	3	Akteur der Gruppe Airlines
	4	Mitarbeiter von Germanwings / Lufthansa
	5	Augenzeuge, Anwohner
	6	Anwälte der Angehörigen
	7	Staatsanwalt Deutschland
	8	Staatsanwalt Frankreich
	9	Ermittler, Akten
	10	Sonstige – keine der genannten Quellen
	0	Keine Quelle
Q12	Quelle zum Thema	Äußert sich eine Person/Quelle zum Thema psychische Gesundheit/Krankheit?

	1	Ja
	0	Nein
Q13	Äußerungen	Wer äußert sich zum Thema?
Q13.1	Psychiater / Psychologe / Psychotherapeut	
	1	Hauptquelle
	2	Zweite Quelle
	3	Dritte Quelle
	4	Keine Äußerung
Q13.2	Arbeitsmediziner / -psychologe	
	1	Hauptquelle
	2	Zweite Quelle
	3	Dritte Quelle
	4	Keine Äußerung
Q13.3	Luftfahrt-Experte	
	1	Hauptquelle
	2	Zweite Quelle
	3	Dritte Quelle
	4	Keine Äußerung
Q13.4	Universitäts-Professor / Forscher	
	1	Hauptquelle
	2	Zweite Quelle
	3	Dritte Quelle
	4	Keine Äußerung
Q13.5	Mitarbeiter von Germanwings / Lufthansa	(dazu gehört auch der CEO)
	1	Hauptquelle
	2	Zweite Quelle
	3	Dritte Quelle
	4	Keine Äußerung
Q13.6	Anwalt der Angehörigen	
	1	Hauptquelle
	2	Zweite Quelle
	3	Dritte Quelle
	4	Keine Äußerung
Q13.7	Staatsanwalt	
	1	Hauptquelle
	2	Zweite Quelle
	3	Dritte Quelle
	4	Keine Äußerung

Q13.8	Ermittler	
	1	Hauptquelle
	2	Zweite Quelle
	3	Dritte Quelle
	4	Keine Äußerung

2.3 Stigmatisierung und Verantwortungszuschreibung

Kürzel	Code	Beschreibung
S10	Wortwahl für psychische Krankheit	Wie werden psychische Krankheiten benannt oder beschrieben?
	1	Psychische Störung / Erkrankung / Krankheit (medizinische Ausdrücke: depressive Episode)
	2	Negative Umschreibungen, Abwertungen – „wahnsinnig“, „verrückt“, „irre“, „geisteskrank“ oder dramatisierende Umschreibungen – „die im Dunkeln“ „Tat eines Wahnsinnigen“
	3	Verharmlosende Umschreibungen – Psychische Probleme, seelisches Leiden, gesundheitliche Probleme
	4	Sonstige – keine der Genannten
	99	Nicht erkennbar
S11	Explizite Stigmatisierung	Wird im Artikel Depressionen / psychischen Krankheiten Stigma-verstärkend dargestellt? (Explizit!)
	1	Berufsverbot – Wird ein Berufsverbot für psychische Kranke gefordert oder besprochen?
	2	Billigairline – Wird diskutiert, dass dort keine Sicherheit herrscht und „jeder“ arbeiten kann?
	3	Kriminalität – Wird ein Zusammenhang zwischen Krankheit und kriminellen Verhaltensweisen unterstellt?
	4	Sonstige Stigma verstärkende Aussagen
	5	Ausdrücklich gegen Stigmatisierung formulierte Artikel
	0	Keine Stigmatisierung – ausgewogene Informationsdarstellung und Argumentation
S12	Bewertung	Wie wird Germanwings / Lufthansa bewertet?
	1	Positiv
	2	Neutral
	3	Ambivalent (negativ und positiv)
	4	Negativ
	0	Gar nicht
S13	Verantwortungs-zuschreibung	Wer wird verantwortlich gemacht?
S13.1	Lufthansa / Germanwings	(In der Rolle als Arbeitgeber)
	0	Keine
	1	Verantwortungszuschreibung

S13.2	Co-Pilot	(als Täter, als einzelner Schuldiger)
	0	Keine
	1	Verantwortungszuschreibung
S13.3	Piloten	(der Beruf als Stressauslöser, der krank macht etc.)
	0	Keine
	1	Verantwortungszuschreibung
S13.4	Ärzte / Schweigepflicht	(Ärzte hätten es verhindern können, etc.)
	0	Keine
	1	Verantwortungszuschreibung
S13.5	Luftfahrt / Regelungen	(Regeln müssen verändert werden um so etwas zu verhindern)
	0	Keine
	1	Verantwortungszuschreibung
S13.6	Gesetze	(Gesetze wie das der ärztlichen Schweigepflicht sind schuld am Absturz, etc.)
	0	Keine
	1	Verantwortungszuschreibung

3. Aussagenkatalog der Input-Analyse

In der untenstehenden Tabelle stehen alle 208 Aussagen, die aus der qualitativen Input-Analyse (Kernaussagen Reduktion) der Pressemitteilungen hervorgegangen sind. Es gilt zu codieren ob diese verwendet wurden und was dann mit den Aussagen passiert ist.

Kürzel	Code	Beschreibung
A10	Aussagen der Pressemitteilungen	Wird im Artikel eine Aussage des Katalogs verwendet?
	0	Nein
	1	Ja
A11	Anzahl der Aussagen	Wird mehr als eine Aussage verwendet?
	0	Nein
	1	Ja
A12	Anzahl	Wie viele Aussagen sind enthalten? (Die Anzahl als Zahl eingeben)
A13	Aussagen	Welche Aussagen sind zu finden? (Die Nummern aus dem Katalog verwenden und in einer Excel Spalte alle Nummern der Aussagen notieren, durch Komma trennen z.B. 134, 178, 210)
A14	Vollständigkeit	Wurden die Aussagen vollständig übernommen?
	0	Nein
	1	Ja
A15	Kommentar	Wurden die Aussagen kommentiert?
	0	Nein
	1	Ja
A16	Bewertung	Wurden die Aussagen bewertet?

	0	Nein
	1	Ja – positiv
	2	Ja – negativ

Aussagenkatalog

Konkrete Aussage	Aussage Nr.
Beginn der Sicherheitsuntersuchung der BEA	1
im abgestürzten Germanwings Flugzeug waren laut BEA 150 Personen	2
Ermittler der BEA an der Unfallstelle	3
BEA wird Details des Fluges mithilfe von CVR ermitteln	4
BEA für die Aufdeckung von Schwachstellen, damit so ein Fall in Zukunft verhindert werden kann	5
BEA: Autopilot war auf 100ft eingestellt und die Geschwindigkeit mehrfach erhöht	6
Veröffentlichung des Abschlussberichts der Sicherheitsuntersuchung der BEA im März 2016	7
Dobrindt sieht am Unfallort Bilder des Schreckens	8
Krisenstab der Regierung kommuniziert mit allen Beteiligten	9
Dobrindt: Flugzeuge sind sicher	10
Dobrindt: Billigflieger sind sicher	11
Dobrindt: Regeln, Kontrollen, Vorgaben der Luftfahrt sind bewährt	12
Dobrindt: Türen und Untersuchung von (psychischen) Krankheiten werden überprüft	13
Dobrindt: Piloten sind Teil der Sicherheitskette	14
Dobrindt: Depressionen sind heilbar, deshalb notwendig dem Arzt zu berichten um behandelt zu werden	15
Dobrindt: es hilft nicht zwingend die ärztliche Schweigepflicht zu lockern	16
Task Force der Bundesregierung legt ihren Bericht im Juni 2015 vor	17
Task Force der Bundesregierung befindet Kontrollen von Alkohol, Drogen und Medikamenten bei Piloten sinnvoll	18
Task Force der Bundesregierung: Kontrollen andernorts sowieso Standard	19
Merkel gedenkt der Opfer	20
Merkel dankt den Franzosen für Hilfsbereitschaft	21
Schweigeminute und Trauerbeflaggung in Deutschland	22
Merkel erreichen Beileidsbekundungen aus aller Welt	23
Für Bundesregierung ist Opferidentifizierung wichtigste Aufgabe	24
Bundesregierung sichert Anteilnahme zu	25
Regierung schickt Vertreter zum Unfallort	26
Bundesregierung erfährt von französischer Staatsanwaltschaft von Absicht des Sinkfluges	27
Dobrindt: Entwicklungen sind erschütternd	28
Gedenkfeier der Bundesregierung für Verstorbene in Kölner Dom	29
Gauck spricht von Trauer und großem Erschrecken über menschliche Abgründe	30
Gauck spricht von Band des Mitgefühls	31
Gauck dankt allen Helfern	32
Merkel bei Schule in Haltern	33
Merkels Besuch steht stellvertretend für deutschlandweite Anteilnahme	34

Merkel beeindruckt von der Erinnerungsgestaltung der Schule	35
Zusammenhalt in Haltern laut Merkel beeindruckend	36
Hilfsbereitschaft der Franzosen ist unvergessen	37
Die Freiheit trotz jedem Terror	38
Merkel gedenkt der Absturzopfer am Jahrestag	39
Liebe und Mitgefühl in Haltern bewegen Merkel	40
DLR nimmt nicht an Spekulationen der Presse teil	41
Lufthansa verweist auf Piloten-Tests des DLR	42
DLR führt Eignungsauswahl von Piloten durch	43
bei der DLR Eignungsauswahl werden Wissensmerkmale, kognitive Leistungen, Psychomotorik und allgemeine Persönlichkeitsmerkmale untersucht.	44
Informationsverarbeitung, Persönlichkeitsfaktoren, Entscheidungsfindungs- und Problemlösefähigkeit und hohem Druck, Kommunikation und Teammanagement sind wichtige Eigenschaften bei Piloten laut DLR	45
Forschungserkenntnisse laufen stetig in DLR Auswahl-Prozesse mit ein	46
Nicht alle Risiken bei DLR Verfahren auszuschließen, psychiatrische Auffälligkeiten werden nicht untersucht	47
Wörner ehemalig Vorstandsvorsitzender des DLR	48
EASA unterstützt BEA am Unfallort	49
EASA empfiehlt Zwei-Personen-im-Cockpit Regel	50
EASA Empfehlung soll aber nach Testphase nochmals überarbeitet werden	51
EASA veröffentlicht den EU Task Force Bericht	52
EASA war von EU-Verkehrskommissarin Bulc zur Formierung der Task Force beauftragt worden	53
EU Task Force sollte Sicherheitsrichtlinien prüfen	54
EU Task Force gibt sechs Empfehlungen in ihrem Bericht bekannt	55
1. Zwei-Personen-Regel Empfehlung weiterhin gültig 2. Vor Einstellung sollen Piloten psychologisch beurteilt werden 3. Fluggesellschaften sollen Drogen- und Alkoholkontrollen durchführen 4. Flugmedizinische Sachverständige sollen besseres Programm erhalten 5. Europäisches Datenarchiv für Flugmediziner denkbar 6. Fluggesellschaften sollen Unterstützung für Piloten einführen	56
Europäische Kommission veröffentlicht Action Plan	57
EU Workshop in Köln um Empfehlungen zu besprechen	58
Konkrete Maßnahmen sollen aus Action Plan der EASA hervorgehen	59
EASA möchte Feedback von Flugpersonal zur Effektivität der Zwei-Personen-Regel	60
EASA hat im Auftrag der EU-Transportkommissarin Bulc eine Task Force gebildet	61
EU Task Force prüft unabhängig von BEA die Sicherheitsrichtlinien und medizinischen Prozesse	62
Hintergrund der Bildung der EU Task Force ist der vom Co-Piloten absichtlich herbeigeführte Absturz des Germanwings Flugs	63
Vor Absturz keine Zwei-Personen-Regel in Europa	64
EU schreibt Piloten vor eine gültige Fluglizenz zu haben, dafür werden psychiatrische und psychologische Vorgeschichte geprüft und einmal im Jahr wiederholt	65
In der EU müssen Piloten eine Vergangenheitsprüfung bestehen	66
In der EU erfüllen Türen von Cockpits ICAO Standards	67

EU regelt Untersuchungen nach Flugzeugabstürzen: Parallel Unfall- bzw. Sicherheitsuntersuchung und strafrechtliche Ermittlung	68
Nach EU Vorschrift ist BEA für Sicherheitsuntersuchung zuständig	69
Für alle Airlines gelten in Europa die europäischen Richtlinien	70
Sicherheit im Luftverkehr könnte von verbesserter medizinischer Untersuchung von Besatzungen profitieren laut EU Task Force	71
Nächste EU Schritte sind ein Workshop und die Überprüfung der Sicherheitsfragen um dann Vorschläge zu machen	72
Verkehrskommissarin Bulc am Jahrestag: Anteilnahme und Mitgefühl	73
Verkehrskommissarin Bulc am Jahrestag: nach Absturz konnten Mängel in der Sicherheitskette ausgebessert werden	74
Verkehrskommissarin Bulc am Jahrestag: Verbesserungen sind die Zwei-Personen-Regel und Vorschlag eines flugmedizinisches Datenarchivs für Piloten	75
BDL ist erschüttert und drückt Mitgefühl für Angehörige und Kollegen aus	76
BDL ist Interessensverband der Luftfahrt: Mitglieder sind Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherung	77
erste BDL Fluggesellschaften führen Zwei Personen Regel ein	78
Im Auftrag von Dobrindt und BDL wird eine deutsche Task Force gebildet	79
Regierungs-Task Force untersucht Türverriegelungen, Abläufe der Flugtauglichkeitsprüfung und weitere Kontrollen	80
Experten der Branche arbeiten in der Regierungs-Task Force unter dem Dach des BDL	81
Bundesregierungs-Task Force prüft Cockpittürverriegelungen, und Abläufe der Flugtauglichkeitsprüfungen	82
Regierungs-Task Force tagt zum Thema Cockpittüren	83
Regierungs-Task Force tagt zum Thema Flugtauglichkeit	84
Regierungs-Task Force tagt zum Thema Cockpittüren und Flugtauglichkeit	85
Task Force zu den Türen: Sicherheitsfunktion sind gut, Zwei-Personen-Regel wird begrüßt	86
Task Force für eine Sensibilisierung psychischer Erkrankungen allgemein	87
Task Force: Anlaufstelle für Crewmitglieder soll geschaffen werden	88
Task Force zu ADM Kontrollen bei Erstuntersuchung Standard aber keine regelmäßigen Untersuchungen	89
Task Force zu Datenarchiv: Überblick zur Krankengeschichte für Mediziner wünschenswert, wenn Datenschutz und ärztliche Schweigepflicht nicht verletzt werden	90
Gesetzesänderung für ein Datenarchiv zum Überblick der Krankengeschichte für Mediziner vom BDL begrüßt	91
ECA schockiert von Absicht des Co-Piloten zum Absturz	92
ECA als Verband von Piloten: Als Profis denen vertraut wird die Luftfahrt sicherer zu machen ist es schwieriger Tag.	93
ECA mahnt abzuwarten bis die Ermittlungen abgeschlossen sind	94
CVR Daten hätten laut ECA nicht veröffentlicht werden dürfen – widerspricht den Untersuchungsregeln	95
ECA: Piloten sind Sicherheitsfachleute die dafür arbeiten fliegen sicherer zu machen	96
ECA möchte keine weitere Stellung beziehen und hat deshalb Artikel zusammengetragen	97
ECA ist bestürzt und schockiert über die Absicht des Kollegen	98
Sicherheit ist Teil der DNA eines Piloten – Passagiere können weiter vertrauen	99
ECA: CVR Daten dürfen nicht veröffentlicht werden	100

ECA: hat am Workshop im Dezember in Köln teilgenommen	101
ECA hat gemeinsam mit Organisationen ein Prospekt zum Thema Flugmediziner und Piloten herausgegeben	102
ECA: Flugmediziner brauchen mehr Handlungsspielraum. Es sollte Peer Support Programme geben	103
ECA: Offenheit von Piloten gegenüber Ärzten wahrscheinlicher wenn Arzt mehr Optionen hat als Fluglizenz zu erteilen oder zu entziehen	104
Nach Workshop sagt ECA, es darf keine vorschnellen Lösungen geben	105
Nach Workshop sagt ECA dass Peer Support Programme Teil der Lösungen sein muss	106
ECA nach dem Workshop: Zufallstests auf ADM zu teuer und nicht hilfreich	107
ECA: Ziel der Branche ist eine sichere gesunde Karriere von Piloten, dafür achtsam mit der Frage nach Hilfe und Unterstützung umgehen	108
ECA: Ehrliches Verhältnis zwischen Piloten und Flugmedizinern wichtig. Psychische Gesundheit ist ein wichtiger Bestandteil von Gesundheit in allen Berufsgruppen	109
ECA: Ärzte müssen Schweigepflicht behalten sie ist Basis für Offenheit	110
Peer Support Programme sind vielversprechend Lösung für psychische Probleme	111
ECA berichtet von Schritten der Umsetzung von Veränderungen nach dem Absturz	112
ECA: psychische Gesundheit proaktiv und positiv angehen da die Stressoren für Piloten eher steigen als sinken	113
ECA: Peer Support Programme könnten gesetzlich vorgeschrieben werden	114
ADM Tests ohne Verdacht sind nicht sinnvoll laut ECA	115
ECA zum finalen Abschlussbericht der BEA	116
ECA unterstützt die Maßnahmen, die die BEA vorgeschlagen hat	117
ECA unterstützt den Vorschlag psychische Gesundheit von Piloten regelmäßig zu bewerten	118
IFALPA in Gedanken bei Angehörigen	119
IFALPA ist ein internationaler Pilotenverband der mehr als 100000 Piloten in über 100 Ländern vertritt	120
IFALPA spricht tiefes Mitgefühl für Betroffene aus	121
IFALPA ermahnt die ICAO Prinzipien zu korrekten Untersuchungen beachten	122
IFALPA hat Experten an den Unfallort geschickt um zu helfen	123
IFALPA verurteilt die Veröffentlichung der CVR Daten	124
IFALPA zur Veröffentlichung: öffnet Raum für Spekulationen	125
IFALPA möchte Ermittlungsberichte abwarten	126
Fliegen ist sicherste Art zu reisen, weil es strikte Standards gibt, daran sollte sich auch in Zukunft gehalten werden	127
IFALPA unterstützt eine regelmäßige psychologische/psychiatrische Untersuchung von Piloten nicht	128
Schwere psychische Krankheiten selten und nicht vorherzusagen	129
Systematische psychologische/psychiatrische Untersuchung vor Einstellung sinnvoll	130
IFALPA unterstützt die Maßnahmen, die BEA in Abschlussbericht vorschlägt	131
Peer Support Programme sind der beste Schutz	132
Die finanzielle und soziale Sicherheit sollte abgesichert werden für den Fall eines Lizenzverlustes	133
VC trauert mit Angehörigen	134
VC bezieht keine Stellung zu Unfallursache vorerst	135
VC erfährt durch französische Ermittler von der Absicht des Co-Piloten und dem versperrten Cockpit	136

VC Präsident Schulz warnt vor voreiligen Schlüssen und Maßnahmen	137
Germanwings Absturz ist das schlimmste Unglück in der Unternehmensgeschichte von Lufthansa und wird nie vergessen werden	138
Gemeinsam wollen alle daran arbeiten so etwas in Zukunft zu verhindern	139
IATA erwartet die Ermittlungen des Absturzes gespannt	140
IATA: Sicherheit hat höchste Priorität, Schock und Trauer	141
IATA CEO Tyler :Trauer ist unbeschreiblich	142
IATA CEO Tyler: Fliegen ist die sicherste Art zu reisen – dafür arbeiten Industrie und Regierungen hart	143
IATA: Untersuchung wird helfen in Zukunft zu vermeiden	144
IATA ist schockiert über die Ergebnisse der französischen Staatsanwaltschaft, Airlines prüfen weltweit ihre Prozesse um sich möglichst zu verbessern	145
IATA warnt Konsequenzen vor Veröffentlichung des Abschlussberichts zu ziehen	146
UFO trauert mit Angehörigen und ruft Kollegen auf, sich zu melden wenn sie Unterstützung brauchen	147
BDF ist erschüttert und möchte Solidarität zusichern	148
BDLI Präsident Gerwert drückt sein Beileid aus	149
GW bestätigt den Absturz von Flug 4U9525	150
An Bord des GW Fliegers waren 150 Personen	151
GW hat eine kostenlose Hotline eingerichtet	152
GW und LH sind tief betroffen	153
Flüge müssen ausfallen weil nicht alle Crews einsatzbereit sind	154
GW hat mehrere Hotlines eingerichtet	155
Ein Flug muss ausfallen, GW Crews können teilweise aufgrund von Trauer nicht arbeiten	156
GW stellt Angehörigen in Marseille psychologisch geschultes Personal zur Verfügung	157
GW und LH unterstützen die Ermittler vor Ort	158
GW erfährt viel Solidarität aus der Branche, es springen teilweise Crews anderer Airlines für GW ein	159
GW und Lufthansa fliegen die Angehörigen nach Marseille	160
GW Geschäftsführung bei Gedenkgottesdienst in Haltern	161
GW liegen keine Informationen zum angeblichen Verlassen des Cockpits von einem der Piloten vor	162
GW hält um 14.30 eine Pressekonferenz	163
GW nimmt fassungslos zur Kenntnis was französische Ermittler nach CVR Auswertung schließen: Absicht des Co-Piloten	164
GW und LW sind fassungslos, dass so etwas im Unternehmen passieren kann	165
GW versichert vollstes Vertrauen in Piloten, es seien die besten der Welt und das Unglück ein Einzelfall	166
Absicht des Co-Piloten macht die GW fassungslos	167
GW Krisenstab wurde eingerichtet	168
GW hält Schweigeminute ab	169
Vor der Presse informiert Lufthansa CEO die Mitarbeiter	170
GW steht wie die Angehörigen vor einem Rätsel	171
GW nimmt ein Betreuungszentrum in Marseille in Betrieb	172
Gedenkgottesdienst in Frankreich mit Angehörigen	173

Lufthansa Group führt Zwei-Personen-Regel ein	174
Lufthansa schafft außerdem neue Position: Konzernsicherheitspilot	175
GW lag keine Krankmeldung für den Tag des Unglücks vor	176
Staatsanwaltschaft Düsseldorf berichtet von zerrissenen Krankschreibungen in der Wohnung des Co-Piloten	177
Angehörige sind zu GW und LH gegangen und bitten um Ruhe	178
LH und GW bitten die Kontaktaufnahme zu unterlassen und stehen stellvertretend 24h zur Verfügung	179
60 jähriges Bestehen der LH wird nicht gefeiert	180
GW bestätigt die Unterbrechung der Ausbildung des Co-Piloten und deren Wiederaufnahmen nach Beweis der Flugtauglichkeit	181
LH überreicht Staatsanwaltschaft interne Unterlagen mit Emails in denen Co-Pilot von abgeklungener schwerer depressiven Episode informiert	182
GW unterstützt Ermittlungen, Co-Pilot war in Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1	183
Vertreter von LH und GW haben Einsatzkräften und Anwohnern in Frankreich gedankt	184
LH und GW kümmern sich um Angehörige im Family Assistance Center in Marseille	185
GW hofft auf weitere Aufklärung durch den Fund des zweiten Flugschreibers	186
Zum Opfergedenken findet im Kölner Dom ein offizieller Staatsakt statt	187
#indeepsorrow Posts werden von GW auf virtueller Kondolenzseite gesammelt	188
GW nimmt Zwischenbericht zu Kenntnis	189
GW möchte allen berechtigten Ansprüchen auf Ersatz nachkommen	190
LH bestätigt den Absturz des GW Flugs gegen 11 Uhr	191
LH an Bord befanden sich 150 Personen	192
LH berichtet von GW Hotline	193
LH drückt tiefe Betroffenheit aus	194
LH bietet Sonderflüge nach Marseille an für Angehörige	195
LH beginnt mit der Überführung der Opfer an die Angehörigen	196
LH Flug mit Särgen der Opfer wird früher starten	197
LH hat ein Konto eingerichtet um Waisen und Halbwaisen in Ausbildung unterstützen zu können	198
LH will langfristig Verantwortung übernehmen und Kinder und Jugendliche absichern	199
Neben finanzieller Unterstützung wird LH auch Gedenkstätten unterstützen	200
LH hat bereits 50.000 Euro sofort ausgezahlt	201
LH und GW laden Einsatzkräfte als Danke zum Fußball Länderspiel in Paris ein	202
Helfern aus Frankreich wird das Bundesverdienstkreuz verliehen	203
KLM: seit 11. September werden Cockpittüren verriegelt	204
KLM über die Standards: wenn ein Pilot das Cockpit verlässt verriegelt sich die Tür und der andere Pilot lässt ihn bei Rückkehr herein	205
KLM Piloten sind selektiert und werden gründlich überprüft	206
Ryanair gedenkt Opfern und betet für Angehörige	207
Ryanair bietet seine Hilfe und Unterstützung an	208

Abkürzungen

Behörden	Verbände
• BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile) • BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) • DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) • EASA (European Aviation Safety Agency)	• BDL (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft) • ECA (European Cockpit Association) • IFALPA (International Federation of Air Line Pilots Associatons) • VC (Vereinigung Cockpit) • IATA (International Air Transport Associaton) • UFO (Unabhängig Flugbegleiter Organisation) • BDF (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften) • BDLI (Bundesverband der Luft- und Raumfahrtindustrie)

Aussagen der Input Analyse

Erste Reduktion

Aussage aus Input-Analyse	Paraphrase	1. Reduktion	Gruppe	Aussagennr.
Dobrindt: Türen und Untersuchung von (psychischen) Krankheiten werden überprüft	Überprüfung bestehender medizinischer Prozesse	Prozesse, Regeln, Untersuchung	B	13
EU Task Force prüft unabhängig von BEA die Sicherheitsrichtlinien und medizinischen Prozesse	Überprüfung bestehender Prozesse	Prozesse, Regeln, Untersuchung	B	62
EU schreibt Piloten vor eine gültige Fluglizenz zu haben, dafür werden psychiatrische und psychologische Vorgeschichte geprüft und einmal im Jahr wiederholt	Überprüfung der psychiatrischen Vorgeschichte bei Piloten	Prozesse, Regeln, Untersuchung	B	65
bei der DLR Eignungsauswahl werden Wissensmerkmale, kognitive Leistungen, Psychomotorik und allgemeine Persönlichkeitsmerkmale untersucht.	Vor der Einstellung psychologische Überprüfung	Prozesse, Regeln, Untersuchung	B	44
1. Zwei-Personen-Regel Empfehlung weiterhin gültig 2. Vor Einstellung sollen Piloten einer psychologisch beurteilt werden 3. Fluggesellschaften sollen Drogen- und Alkoholkontrollen durchführen 4. Flugmedizinische Sachverständige sollen besseres Programm erhalten 5. Europäisches Datenarchiv für Flugmediziner denkbar 6. Fluggesellschaften sollen Unterstützung für Piloten einführen	Vor der Einstellung psychologische Überprüfung	Prozesse, Regeln, Untersuchung (EASA)	B	45
Informationsverarbeitung, Persönlichkeitsfaktoren, Entscheidungsfindungs- und Problemlösefähigkeit und hohem Druck, Kommunikation und Teammanagement sind wichtige Eigenschaften bei Piloten laut DLR	Bestimmte psychische Eigenschaften bei Piloten besonders wichtig	Prozesse, Regeln, Untersuchung	B	56
Nicht alle Risiken bei DLR Verfahren auszuschließen, psychiatrische Auffälligkeiten werden nicht untersucht	Bei Einstellungstest wird nicht nach psychiatrischen Auffälligkeiten gesucht	Prozesse, Regeln, Untersuchung	B	47
Sicherheit im Luftverkehr könnte von verbesserter medizinischer Untersuchung von Besatzungen profitieren laut EU Task Force	Bessere medizinische Untersuchung von Besatzung	Prozesse, Regeln, Untersuchung	B	71
Systematische psychologische/psychiatrische Untersuchung vor Einstellung sinnvoll	Vor der Einstellung psychologische Überprüfung	Prozesse, Regeln, Untersuchung	✓	130
IFALPA unterstützt eine regelmäßige psychologische/psychiatrische Untersuchung von Piloten nicht	Psychische Gesundheit von Piloten regelmäßig überprüfen ist schlecht	Prozesse, Regeln, Untersuchung	✓	128

ECA: Ziel der Branche ist eine sichere gesunde Karriere von Piloten, dafür achtsam mit der Frage nach Hilfe und Unterstützung umgehen	Gesunde Karriere von Piloten ist das Ziel der Luftfahrt	Teil der Karriere: psychische Gesundheit	V	108
ECA: Ehrliches Verhältnis zwischen Piloten und Flugmediziner wichtig. Psychische Gesundheit ist ein wichtiger Bestandteil von Gesundheit in allen Berufsgruppen	Psychische Gesundheit ist wichtig für alle Berufe	Teil der Karriere: psychische Gesundheit	V	109
ECA unterstützt den Vorschlag psychische Gesundheit von Piloten regelmäßig zu bewerten	Psychische Gesundheit von Piloten regelmäßig zu überprüfen ist gut	Teil der Karriere: psychische Gesundheit	V	118
Task Force befürwortet eine Sensibilisierung psychischer Erkrankungen allgemein	Befürwortung einer Sensibilisierung für psychische Erkrankungen im Allgemeinen	Gesellschaftliche Aufgabe: mehr Sensibilisierung für Psychische Erkrankungen (BDL)	V	87
ECA hat gemeinsam mit Organisationen ein Prospekt zum Thema Flugmediziner und Piloten herausgegeben	Verbesserter Leitfaden für Flugmediziner und Piloten	Gute Kommunikation Flugmediziner und Piloten	V	102
ECA: Ärzte müssen Schweigepflicht behalten sie ist Basis für Offenheit	Schweigepflicht ist Basis für Offenheit	Gute Kommunikation Flugmediziner und Piloten	V	110
Peer Support Programme sind vielversprechend Lösung für psychische Probleme	Psychische Probleme mit Peer Support Programmen auffangen	Peer Support als Hilfsmöglichkeit (ECA)	V	111
ECA: psychische Gesundheit proaktiv und positiv angehen da die Stressoren für Piloten eher steigen als sinken	Psychische Gesundheit von Piloten proaktiv und positiv angehen	Psychische Gesundheit positiv und proaktiv sehen	V	113
Schwere psychische Krankheiten selten und nicht vorherzusagen	Schwere psychische Krankheiten nicht vorhersehbar	Schwierigkeit psychische Krankheiten vorherzusehen (IFALPA)	V	129
GW lag keine Krankmeldung für den Tag des Unglücks vor	Germanwings hatte keine Kenntnis von Krankheit des Co-Piloten	Unkenntnis über Gesundheitszustand	G	176
GW bestätigt die Unterbrechung der Ausbildung des Co-Piloten und deren Wiederaufnahmen nach Beweis der Flugtauglichkeit	Germanwings bestätigt Unterbrechung und Wiederaufnahme der Ausbildung	Ausbildungsunterbrechung	G	181
LH überreicht Staatsanwaltschaft interne Unterlagen mit Emails in denen Co-Pilot von abgeklungener schwerer depressiven Episode informiert	Emails in denen Co-Pilot über seine abgeklungene depressive Episode informiert	Co-Pilot erlitt schwere depressive Episode	G	182
LH gibt keine weiteren Erklärungen ab, der Co-Pilot war in Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1	Co-Pilot hatte ein gültiges Tauglichkeitszeugnis	Co-Pilot hatte ein gültiges Tauglichkeitszeugnis	G	183
Dobrindt: Piloten sind Teil der Sicherheitskette	Gesundheit der Piloten wichtig für Sicherheit	Sicherheitsaspekt: Gesundheit	B	14
Dobrindt: Depressionen sind heilbar, deshalb notwendig dem Arzt zu berichten um behandelt zu werden	Depressionen können und sollen behandelt werden	Depressionen sind behandelbar	B	15
Gauck spricht von Trauer und großem Erschrecken über menschliche Abgründe	Menschliche Abgründe beim Co-Piloten	Menschliche Abgründe	B	30

Zweite Reduktion

Nr.	Paraphrase	Reduktion	Quelle
1	Prozesse, Regeln, Untersuchung	Optimierungsmöglichkeiten, Strukturen verbessern, Prozessorientierte Ebene	8 B und 2 V
2	Unkenntnis über Gesundheitszustand	Optimierungsmöglichkeiten, Strukturen verbessern, prozessorientiert	1 G
3	Sicherheitsaspekt: Gesundheit	Optimierungsmöglichkeiten, Strukturen verbessern, prozessorientiert	1 B
4	Gute Kommunikation Flugmediziner und Piloten	Optimierungsmöglichkeiten, Strukturen verbessern, prozessorientiert	2 V
5	Peer Support als Hilfsmöglichkeit	Optimierungsmöglichkeiten, Strukturen verbessern, prozessorientiert	1 V
6	Depressionen sind behandelbar	Auf (psychische) Krankheiten bezogene Informationen, Medizinische Ebene	1 B
7	Schwierigkeit psychische Krankheiten vorherzusehen	Auf (psychische) Krankheiten bezogene Informationen	1 V
8	Menschliche Abgründe	Auf (psychische) Krankheiten bezogene Informationen	1 B
9	Gesellschaftliche Aufgabe: Befürwortung einer befürwortet Sensibilisierung für psychische Erkrankungen	Psychische Gesundheit beruflich wie privat wichtig, Gesellschaftliche Ebene	1 V
10	Teil der Karriere: psychische Gesundheit	Gesellschaftliche Ebene, Psychische Gesundheit beruflich wie privat wichtig	3 V
11	Psychische Gesundheit positiv und proaktiv sehen	Gesellschaftliche Ebene, Psychische Gesundheit beruflich wie privat wichtig	1 V
12	Ausbildungsunterbrechung	Spezifische Informationen zum Gesundheitszustand des Co-Piloten, Fallspezifische Ebene	1 G
13	Co-Pilot erlitt schwere depressive Episode	Spezifische Informationen zum Gesundheitszustand des Co-Piloten	1 G
14	Co-Pilot hatte ein gültiges Tauglichkeitszeugnis	Spezifische Informationen zum Gesundheitszustand des Co-Piloten	1 G

Kategorienbildung nach der zweiten Reduktion

Prozessorientierte Ebene	Medizinische Ebene	Gesellschaftliche Ebene	Fallspezifische Ebene
Optimierungsmöglichkeiten, Strukturen verbessern (14, 9B,5V)	Auf (psychische) Krankheiten bezogene Informationen (3 1V,2B,)	Psychische Gesundheit beruflich wie privat wichtig (5 5V)	Spezifische Informationen zum Gesundheitszustand des Co-Piloten (4 4G)
Aussagen:13, 62, 65, 44,45,56,47,71,14 130,128,102,110,111,	Aussagen:129,15,30	Aussagen:108,109,118,87 ,113	Aussagen:181,182,183, 176

Abstract

Wie geht die Luftfahrtbranche mit der psychischen Gesundheit von Piloten in ihrer Kommunikation nach dem absichtlichen Germanwings Absturz um? Wie stellt die Medienberichterstattung das Tabu-Thema dar? Ist das Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ überhaupt ein Tabu?

Diesen Fragen geht die vorliegende Magisterarbeit nach. Anlass der durchgeführten Untersuchung ist der Germanwings Absturz am 24. März 2015, bei dem 150 Menschen gestorben sind und der, so haben es die Ermittlungen gezeigt, vom Co-Piloten absichtlich verursacht worden ist. In der entstandenen öffentlichen Debatte ist schnell klar geworden, dass der Co-Pilot krank gewesen sein muss um so eine unvorstellbare Tat zu begehen. Wie aber ging die Luftfahrtbranche mit dem Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ um? Wurde das Thema überhaupt aufgegriffen? Und wie stellt die Medienberichterstattung das Thema dar?

Die Untersuchung innerhalb dieser Magisterarbeit war geleitet von folgender Forschungsfrage: *Welche Rolle spielt das Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ in der öffentlichen Kommunikation nach dem Germanwings Absturz?*

Um diese Frage zu beantworten, wird mithilfe einer Input-Output-Analyse die öffentliche Kommunikation untersucht. Der Input besteht dabei aus Pressemitteilungen von ausgewählten Akteuren der Luftfahrtbranche und der Output aus Artikeln der Medienberichterstattung. Input und Output sollen im Kontext der Kommunikation über den Absturz des Germanwings Flugzeugs erheben, wie und ob das Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ eine Rolle spielt und welchen Einfluss der Input auf den Output ausübt.

Die Ergebnisse bestätigen die Annahme, dass es sich bei der psychischen Gesundheit von Piloten um ein Tabu-Thema handelt. In der öffentlichen Kommunikation der Luftfahrtbranche wurde das Thema nur in 12,5 Prozent der untersuchten Pressemitteilungen aufgegriffen, also selten. Besonders auffällig ist die Erkenntnis, dass die (Konkurrenz-)Airlines von Germanwings und Lufthansa zum Absturz schweigen. Dies könnte als intendiertes Agenda-Cutting der Fluggesellschaften interpretiert werden. In der Medienberichterstattung lag der durchschnittliche Anteil der Artikel, die das Tabu-Thema „psychische Gesundheit von Piloten“ behandelten, bei nur 16,1 Prozent.

Die weiteren Ergebnisse offenbaren, dass die Medienberichterstattung von den Inhalten der Pressemitteilungen schwach beeinflusst wurde, was mit einer Übernahmequote von 26 Prozent gezeigt werden konnte. Die Artikel der Medienberichterstattung haben dabei das Stigma psychischer Erkrankungen durch vereinfachte Darstellungen gefördert. Die Ergebnisse der vorliegenden Magisterarbeit sind in den bestehenden Forschungskontext gut einzuordnen und sollen die Kommunikationswissenschaft als interdisziplinäres Forschungsfeld unterstützen.

Abstract

How did the aviation industry treat the topic “mental health of pilots” after the intentional Germanwings crash? How did the media coverage respond to this topic? Is the mental health of pilots a taboo topic?

These questions will be answered in the presented Master Thesis. The reason for this study was the Germanwings crash on the 24th of March 2015, in which 150 people died. The official investigations confirmed that it had been caused intentionally by the co-pilot of the airplane. The public debate quickly concluded that the co-pilot had to be sick to do so. How did the aviation industry respond to those revelations? Did they discuss the mental health of pilots? And how did the media portray the mental health of pilots?

The survey of this Thesis was supposed to answer the research question: *What is the role of the taboo topic “mental health of pilots” in the public communication after the Germanwings crash?* An input-output analysis was used to answer the research question. The input consisted of the press releases from selected parties of the aviation industry. The output included media articles of selected newspapers. The role of the topic “mental health of pilots” was identified in the sample and the influence that the input had on the output was revealed.

The results suggest that the topic “mental health of pilots” is indeed a taboo subject within the public communication of the aviation industry. The topic was only mentioned in 12.5 percent of the press releases. Surprising was the finding that none of the other airlines commented on the crash at all. This result could be interpreted as an intentional agenda-cutting process of the airlines. In the media coverage the average percentage of articles mentioning the topic was only 16.1.

The influence of the press releases on the articles was weak, only 26 percent of the press releases from the aviation industry were mentioned in the media articles. Some of the articles used simplifying links between the intentional crash and the possible illness of the co-pilot, a course of action which can result in a stigmatization of mental illnesses. The results of this Thesis fit with the findings of the consisting research context and shall support the interdisciplinary research field of communication science.