

Unheil aus dem Nichts

Vor 20 Jahren erschüttern vier schreckliche Ereignisse innert zwei Monaten die Schweiz: In Zug schiesst ein Verrückter auf Politiker, die Swissair geht zu Boden, ein Crossair-Jet stürzt ab, und im Gotthard-Tunnel brennt es. Vier Menschen, die damals dabei waren, blicken zurück.

*Texte: Rahel Schmucki, Ralf Kaminski, Monica Müller
Bilder: Maurice Haas, Gian Marco Castelberg*

27. SEPTEMBER 2001: Attentat in Zug

«Ich sass an dem Tag um 10.32 Uhr im Ratssaal, als es plötzlich hiess, wir sollen uns sofort auf den Boden legen. Ich hörte es knallen und dachte: Es ist doch zu früh für Schulsilvester.

Wie ich auf den Boden kam, weiss ich nicht. Ich realisierte, dass ich halb auf einer Kollegin lag. Sie klagte, sie kriege keine Luft mehr. Die Luft war stickig. Wir lagen direkt unter einem Fenster, und ich stand instinktiv auf, um es zu öffnen. Als ich mich in Richtung Saal umdrehte, sah ich den Attentäter Friedrich Leibacher direkt vor mir. Er war gerade mit dem Laden eines seiner Gewehre beschäftigt.

Zum Glück stand er mit dem Rücken zu mir und sah mich nicht. Er trug eine Weste mit der Aufschrift «Polizei». Doch mir war sofort klar, dass das kein Polizist ist. Erst jetzt realisierte ich, dass da jemand auf uns schiesst. Ich schaute aus dem Fenster und überlegte mir hinunterzuspringen. Aber unten



14 Tote und viele Verletzte in Zug
Attentäter Friedrich Leibacher (57) stürmte mit einer selbstgefertigten Polizeiweste und mehreren Waffen in das Parlamentsgebäude des Kantons Zug. Dort schoss er wild um sich, tötete 14 Mitglieder des Parlaments, verletzte viele und richtete sich schliesslich selbst. Er wählte sich als Opfer eines Komplotts.

Bild: Keystone

waren Steinplatten, und wir waren im zweiten Stock. Also legte ich mich schnell wieder auf den Boden, während der Attentäter auf meine Kolleginnen und Kollegen schoss. Er kletterte auch auf die Tische und zielte von oben auf uns. Ich wartete darauf, bis ich an der Reihe war.

«Ich habe nur noch funktioniert»
Angst vor dem Tod hatte ich in diesem Moment nicht. Ich fand es nur schade, dass ich viele Dinge nicht mehr erleben würde. Ich war gerade frisch verliebt und hatte allerlei Pläne. Nach einer gefühlten Ewigkeit, die in Wirklichkeit nur 2 Minuten und 34 Sekunden dauerte, hörte ich einen Schuss, der anders klang, und danach keine Schüsse mehr. Ich realisierte, dass sich Leibacher selbst umgebracht hatte. Ich ging zu ihm und vergewisserte mich, dass er wirklich tot ist und wir in Sicherheit sind.

Dann habe ich nur noch funktioniert. Ich bin zu allen hingegangen und habe geschaut, ob ich als ausgebildete Pflegefachfrau jemandem helfen kann.



Manuela Weichelt (54)

Nationalrätin der Alternative – die Grünen Zug

Beim Saalausgang sass ein Kollege an die Wand gelehnt, der Täter hatte ihm ins Gesicht und in den Bauch geschossen. Ich überzeugte die Feuerwehr, die schon vor Ort war, dass wir ihn gemeinsam ins Krankenhaus fahren. Auf dem Weg dorthin habe ich ihm die ganze Zeit die Hand gehalten und ihm beschrieben, wo wir gerade durchfahren. Leider starb er im Spital an inneren Blutungen.

Im Krankenhaus erhielt ich von den Ärzten Spritzen und Morphium für die anderen Opfer und kehrte schnell wieder ins Regierungsgebäude zurück, um weiterzuhelfen.

«Bis heute denke ich täglich daran»
Danach habe ich meinen Partner und eine Freundin angerufen. Mein Partner wohnte damals in Deutschland. Ich sagte ihm nur «Ich lebe noch». Er hatte nicht mitbekommen, was in Zug passiert war, und wusste nicht, was ich damit meine. Als er es realisierte, kam er sofort für mehrere Wochen zu mir in die Schweiz, um mich zu unterstützen. Ab dem späteren Nachmittag funktionierte ich nicht mehr. Das

«Angst vor dem Tod hatte ich in diesem Moment nicht. Ich fand es nur schade, dass ich viele Dinge nicht mehr erleben würde.»

Geschehen holte mich ein. Während mehr als einem Jahr nutzte ich die Möglichkeit einer Traumatherapie. Ich musste mich mehrere Monate lang krankschreiben lassen. Ich konnte keinen Satz mehr fehlerfrei schreiben und mich nicht mehr konzentrieren.

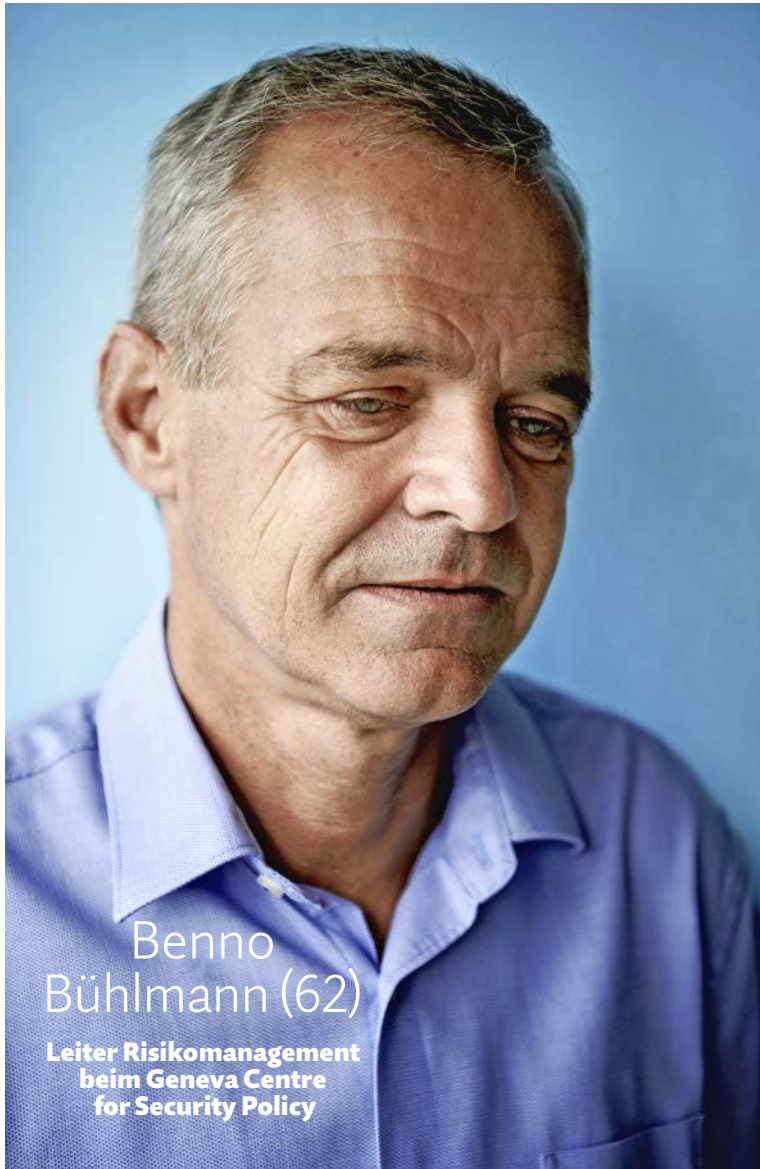
Geholfen hat mir auch die grosse Anteilnahme der Zuger und der Schweizer Bevölkerung. Bis heute denke ich täglich ein paar Sekunden an das Attentat. Etwa wenn ich auf der Strasse jemanden mit einem Kleidungsstück sehe, das mich an eins der Opfer erinnert. Oder wenn im Tram ein Fenster zuknallt, zucke ich zusammen. Aber inzwischen habe ich das Attentat in meinen Alltag integriert, es ist und bleibt ein Teil meines Lebens.»

24. OKTOBER 2001: Brand im Gotthard-Tunnel

«Der Gotthard-Brand war mein schlimmster Einsatz, zum Glück habe ich danach nichts Vergleichbares mehr erlebt. Denke ich daran zurück, sehe ich immer noch diese Bilder vor mir: das Inferno, das Chaos, die Toten am Boden.

Die Tunnelfeuerwehren beim Süd- und beim Nordportal waren innert kurzer Zeit zur Stelle. Wir von der Chemiewehr Uri stiessen erst in einer zweiten Phase dazu. Als wir um Hilfe gebeten wurden, war die Rettungsaktion bereits gelaufen. Bei den hohen Temperaturen und dem giftigen Gemisch aus Rauchwolken mit Brandgasen konnte es im Tunnel drinnen keine Überlebenden mehr geben. Vom





Benno
Bühlmann (62)

Leiter Risikomanagement
beim Geneva Centre
for Security Policy

Norden und vom Süden her versuchten wir, die über 1000 Grad heisse Brandstelle mit Wasserwerfern zu kühlen.

Am Nachmittag ging ich mit einigen meiner Leute mit speziellen Atemschutzgeräten in die Nähe der Unfallstelle, um mir einen Überblick zu verschaffen. Die Tunnelröhre war über einen Kilometer lang ganz schwarz. Verschalungsplatten der Decke waren auf die Autos gestürzt. Erst dachte ich, Blachen von Lastwagen würden am Boden liegen. Dann realisierte ich: Das sind Menschen, die gestorben sind. Es war beklemmend.

Damals gab es erst wenige Care Teams, die Rettungskräfte betreuen. Aber wir liessen unsere Einsatzkräfte nicht allein, sassen zusammen, sprachen über das, was geschehen war. Das Medieninteresse war riesig, über hundert Journalistinnen und Journalisten waren am Nordportal, alle hatten Fragen. Es wurden etliche Medienkonferenzen abgehalten. In den Monaten danach ging es vor

allem darum, die Schäden zu begutachten und Lehren aus dem Ereignis zu ziehen.

Vor 20 Jahren gab es kein Drehbuch für einen solchen Brand im Gotthard-Strassentunnel. Man hatte fälschlicherweise angenommen, eine Transportbeschränkung von gefährlichen Gütern wie Benzin oder Flüssiggas würde das Risiko eines solchen Grossbrands mindestens stark eingrenzen. Doch ein Lastwagen allein führt schon 1500 Liter Diesel mit sich, da spielt die Ladung keine entscheidende Rolle mehr.

Mittlerweile sind die Fluchttüren im Gotthard gut sichtbar, und den Leuten ist bewusst, was im Fall eines Tunnelbrands zu tun wäre: Radio hören. Im Notfall das Auto stehen und den Schlüssel stecken lassen. Sich so schnell wie möglich über eine Fluchttüre retten. Heute kann ich ganz entspannt durch den Gotthard fahren. Natürlich registriere ich jeweils, wo die Notausgänge sind. Aber das macht doch jeder, nicht?»

«Der Gotthard-Brand war mein schlimmster Einsatz, zum Glück habe ich danach nichts Vergleichbares mehr erlebt. Denke ich daran zurück, sehe ich immer noch diese Bilder vor mir: das Inferno, das Chaos, die Toten am Boden.



Elf Menschen starben im Gotthard-Tunnel

Es geschah morgens um 9.39 Uhr: Knapp einen Kilometer vom Südportal bei Airola entfernt kollidierten im Gotthard-Strassentunnel zwei Lastwagen seitlich. Ein Kurzschluss entzündete das Diesel-Luft-Gemisch, sodass die beiden Camions und ihre Ladung, darunter Hunderte Pneus, in Flammen aufgingen. Die Folge war ein Grossbrand mit Temperaturen von bis zu 1200 Grad. Elf Menschen verloren ihr Leben. Zwei Monate lang blieb der Tunnel gesperrt.

Bild: Keystone

24. NOVEMBER 2001:

Crossair- Absturz in Bassersdorf

«Die Szene im Wald hat sich mir ins Gedächtnis gebrannt, ich könnte noch heute jeden Stein und jede Wurzel nachzeichnen.» Jacqueline Badran war damals mit ihrem Geschäftspartner nach einer anstrengenden Geschäftsreise auf dem Heimweg. Mit an Bord war eine aufgekratzte Girlband, die in ihrer Nähe sass. Weil sie Ruhe wollten, wechselten sie nach hinten – nur deshalb überlebten sie.

Als die Durchsage aus dem Cockpit kam, man beginne nun den Landeanflug, schaute Badran aus dem Fenster. «Normalerweise sieht man zu diesem Zeitpunkt Lichter, aber da war nur Dunkelheit.» Während sie sich noch wunderte, gab es einen Schlag, und die Maschine schlingerte hin und her. «Ich hielt es zuerst für eine sehr unsanfte Landung, doch dann gab es vor mir eine Stichflamme, und alles fing an zu brennen.» Erst da realisierte sie, was los war. «Und ich dachte, okay, das wars, so also sterbe ich.»

Blackout und Hilfesuche

Wie sie und ihr Geschäftspartner aus dem Flieger kamen, weiss sie nicht mehr – ein Blackout. Ihre Erinnerung setzt erst draussen wieder ein: der Schnee, die Dunkelheit, das brennende Wrack, andere Überlebende, eine Flight Attendant in Panik. «Und ich wollte unbedingt weg von der Maschine, weil die in Filmen immer explodieren.» Diese tat es nicht.

Das kleine Grüppchen Überlebender machte sich also auf den Weg durch den Wald, auf der Suche nach Hilfe. Badran war zwar verletzt, spürte jedoch weder Schmerz noch Kälte. «In so einer Situation funktioniert man →



Jacqueline
Badran (59)

Unternehmerin
und SP-Nationalrätin



24 Tote beim Absturz der Crossair

Der Pilot hatte einen langen Arbeitstag hinter sich, als er an jenem kalten Winterabend von Berlin kommend den Flughafen Zürich ansteuerte. Doch er flog zu tief. Die Crossair-Maschine stürzte in ein Waldstück bei Bassersdorf ZH und ging in Flammen auf. 24 Personen kamen ums Leben, darunter beide Piloten. Neun Personen überlebten, alle aus dem hinteren Teil der Maschine. Jacqueline Badran war eine von ihnen. Sie kam mit einer gebrochenen Hand, einem Sehnenriss und Prellungen am ganzen Körper davon.

«Ich hielt es zuerst für eine sehr unsanfte Landung, doch dann fing vor mir alles an zu brennen. Und ich dachte, okay, das wars, so also sterbe ich.»

einfach, der Körper macht alles, um zu überleben.»

Schliesslich erreichten sie eine Strasse, genau in dem Moment, als ein Feuerwehrwagen heranbrauste. «Ein Feuerwehrmann stieg aus, sah mich an, erklärte, ich solle gefälligst Platz machen und fuhr weiter.»

Nacht voller Kuriositäten

Badran lacht. «Überlebende eines Absturzes, die auf eigenen Beinen stehen, brauchen weniger dringend Hilfe als die, die noch beim Flugzeug sind.» Aber dort fanden die Rettungskräfte nur noch verkohlte Leichen.

Der Rest der Nacht ist voller Kuriositäten: das nahe gelegene Restaurant, in dem noch der

ganz normale Beizenbetrieb herrschte. Und wo einem der Gäste am Stammtisch vor Stauen das Bier aus der Hand fiel, als er erfuhr, dass sie Überlebende des Flugzeugabsturzes waren. Die freundliche Arzthelferin in zivil, die sie notdürftig mit einem Erste-Hilfe-Set des Restaurants verarztete, während die offizielle Sanität auf sich warten liess. Die Umständlichkeiten, bis sie endlich ins Universitätsspital gebracht wurden.

Irgendwann, tief in der Nacht, sass sie schliesslich im Fernsehzimmer des Spitals, dem einzigen Ort, an dem man rauchen durfte, und schaute im TV in Endlosschleife die Bilder und Berichterstattung von der Absturzstelle. «Total surreal. Aber an Schlaf war nicht zu denken, dafür war ich viel zu aufgekratzt.»

Glück und Schuldgefühle

Danach folgten die Medien, die sich am nächsten Morgen vor dem Spital versammelt hatten. Die zwei anderen Überlebenden wollten sich dem nicht stellen, also tat sie es. «Naiv und völlig medienunerfahren.» Weil sie nicht unterbunden hatte, mit vollem Namen genannt zu werden, meldeten sich kurz darauf alle möglichen Sender. «Ob ich nicht schnell nach Berlin kommen könnte oder nach London.» Sie schüttelt den Kopf.

Die Schuld am Unfall sieht Jacqueline Badran weniger beim Piloten selbst als beim System Crossair. «Priorität hatte, so wenig Geld wie möglich auszugeben, was sich auch auf die Sicherheitsstandards auswirkte.»

Es dauerte fünf Jahre, bis sie sich wieder in ein Flugzeug setzte. Und einmal habe sie eine Landung in einer ähnlichen Konstellation erlebt wie damals. «Da musste ich schon bewusst tief ein- und ausatmen, um Panik zu verhindern.»

Ansonsten jedoch hat sie den Absturz gut verdaut, sagt sie. Doch sie habe damals Schuldgefühle gehabt, wie das für Überlebende typisch sei. «Warum mussten andere sterben und ich nicht?» Und diese Schuldgefühle seien schon ab und zu noch da. «Ich hatte immer sehr viel

Glück – und Glück verpflichtet.» Letztlich sei sie deshalb politisch engagiert. Dazu habe auch der Absturz beigetragen. «Weil er mich immer wieder daran erinnert, wie privilegiert ich bin, noch am Leben zu sein.»

2. OKTOBER 2001: Grounding Swissair

Martin Knuchel war an jenem Tag Kabinenchef auf einem sehr vollen Flug von Peking nach Zürich. Vier Stunden vor der Landung wurde er ins Cockpit gerufen. «Das ist an sich kein ungewöhnlicher Vorgang. Aber als ich eintrat, merkte ich sofort: Irgendwas stimmt nicht.»

Im ersten Moment befürchtete er, es gebe ein ernsthaftes technisches Problem. Doch dann drückte ihm der Co-Pilot einen Zettel in die Hand, auf dem stand, die Swissair habe den Betrieb eingestellt – Maschinen in der Luft sollten noch heimkehren, dann sei Schluss. Weitere Instruktionen würden folgen.

«Im Cockpit herrschte betretene Stille. Aber wer nicht völlig blind war, hatte schon mitbekommen, dass es der Firma nicht gut ging. Dass es so weit kommen könnte, hätte ich dennoch nie erwartet», erzählt der 55-Jährige, der heute für das Krisenmanagement bei der Swiss verantwortlich ist und noch immer ab und zu als Kabinenchef fliegt.

Gute Wünsche und Tränen

Gemeinsam entschieden sie, weder die Passagiere noch den Rest der Besatzung zu informieren. «Wir vermuteten, dass diese Nachricht einige aus der Crew



Martin Knuchel (55)

**im Krisenmanagement
bei der Swiss**

«Im Cockpit herrschte betretene Stille. Aber wer nicht völlig blind war, hatte schon mitbekommen, dass es der Firma nicht gut ging. Dass es so weit kommen könnte, hätte ich dennoch nie erwartet.»

sehr schwer treffen würde – und die Leute mussten bis zur Landung ja noch ihre Arbeit tun.»

Etwas eine Stunde vor der Landung informierte er sein Team dann doch, weil inzwischen weitere ungewöhnliche Instruktionen zum Landemänoöver eingetroffen waren. «Die Maschine durfte nur noch ans Gate rollen, erhielt kurz Strom, damit die Fluggäste aussteigen konnten, danach durfte am Flugzeug nichts mehr gemacht werden. Die Leute konnten auch nicht mehr ins Terminal hineingehen, sondern mussten aufs Flugfeld hinunter und dort selbst ihr Gepäck einsammeln. Dann wurden sie mit dem Bus weitergefahren.»

Die Passagiere erfuhren vom Grounding erst nach der Landung. Bei der Ansage wurde die →



Tausende strandeten beim Grounding

Die Swissair, Nationalstolz der Schweiz und einst als «fliegende Bank» bezeichnet, kämpfte schon länger mit finanziellen Problemen. Am Nachmittag des 2. Oktober jedoch ging ihr definitiv das Geld aus. Die Airline musste ihren Passagieren und der geschockten Nation mitteilen, dass sie ab sofort den Betrieb einstellt. Tausende von Fluggästen aus aller Welt strandeten, etliche Flugbesatzungen saßen im Ausland fest – und die Bilder von am Boden stehenden Swissair-Maschinen gingen um die Welt.

Was machen sie heute?

Am 2. Oktober 2001 musste die Swissair den Betrieb einstellen. Wer spielte beim Grounding eine zentrale Rolle, und wie ging es für diese Menschen danach weiter?

Text: Ralf Kaminski

← Fortsetzung von Seite 43

Lage erklärt, wie der Ausstieg funktionierte, aber auch, dass alle Anschlussflüge annulliert waren und man den Betroffenen vorerst nicht weiterhelfen konnte. «Es gab viele Fragen, aber auch grosses Mitgefühl, gute Wünsche – und Tränen. Von Gästen aus allen möglichen Nationen.» Als die Passagiere ausgestiegen waren, versammelte sich die Besatzung in der ersten Klasse, der Captain holte zwei Champagnerflaschen aus dem Kühler und erklärte, die seien ja eh schon bezahlt. «Wir stiessen an und erneut flossen Tränen. Dann verliessen wir die Maschine.»

Kollektives Versagen
Viele hatten Angst um ihre berufliche Zukunft. Auch Knuchel war verunsichert, aber nicht ernsthaft besorgt. Er konnte sich auch bald für die Swiss bewerben und stand bereits ab dem ersten Tag wieder als Teamleiter im Einsatz beim Kabinenpersonalmanagement. Dennoch hallte das einschneidende Ereignis nach: «Die ersten beiden Jahre war es schon sehr präsent, aber heute habe ich mit dem Grounding meinen Frieden gemacht.» Er sieht sogar positive Aspekte: «Ich habe mich und mein Umfeld in der Krisensituation besser kennengelernt und eine gewisse Widerstandsfähigkeit entwickelt, die auch sonst nützlich ist.» Die Schuld am Ende der Swissair sieht Knuchel nicht bei einer Person. Es sei ein kollektives Versagen gewesen. «Ein Problem war vermutlich Überheblichkeit – deshalb merkte man zu spät, wie kritisch die Lage war.» **MM**

Eric Honegger (75)
Der ehemalige Zürcher Regierungsrat war bis kurz vor dem Grounding Verwaltungsratspräsident der SAirGroup, der die Swissair angehörte. Seit 2012 betreibt er mit seiner Lebenspartnerin im österreichischen Burgenland das Gästehaus Arkadenhof.



Philippe Bruggisser (73)
Der frühere Swissair-Chef (1996–2001) wollte mit seiner «Hunter-Strategie» eine eigene Luftverkehrsallianz aufbauen. Dies trug massgeblich dazu bei, dass der Airline das Geld ausging. Von 2009 bis 2010 war er CEO einer maltesischen Privatfluggesellschaft. Er lebt heute in Miami (USA) und bezeichnet sich auf LinkedIn als Aviation Consultant.



Vreni Spoerry (83)
Die frühere FDP-Ständerätin sass als einzige Frau im Swissair-Verwaltungsrat. Nach dem Grounding war sie noch Mitglied in anderen Verwaltungsräten. Heute ist sie pensioniert und lebt in Horgen ZH.



Mario Corti (74)
Der ehemalige Nestlé-Finanzchef sprang im Frühling 2001 erfolglos als «Retter» bei der Swissair ein und war der letzte Konzernchef und Verwaltungsratspräsident der Airline. 2002 wanderte er in die USA aus, die Heimat seiner Frau. Heute lebt er in Boston im Ruhestand und engagiert sich beim Basler Think Tank Carnot-Cournot.



André Dosé (64)
Nach verschiedenen Positionen bei der Crossair war der Berufspilot nach dem Grounding der erste CEO der Swiss und verfasste 2004 sogar ein Buch darüber («Sturmflug»). Später war er für kurze Zeit CEO der Gulf Air und von 2012 bis 2013 VR-Präsident von GC. Heute führt Dosé eine eigene Beratungsfirma. Er wohnt in Münchwilen AG.



Jackie Fouse (58)
Die Texanerin war die letzte Finanzchefin der Airline und kam gemeinsam mit Mario Corti von Nestlé. Nach dem Grounding kehrte sie in die USA zurück. Heute ist sie CEO von Agios Pharmaceuticals in der Region Boston.



Marcel Ospel (1950–2020)
Er war Verwaltungsratspräsident der UBS, als die Swissair in Not geriet – danach kam er selbst unter Beschuss, da ihm und der Bank eine starke Mitschuld für das Grounding unterstellt wurde. Im Zuge der Finanzkrise zog sich der einstige KV-Stift 2008 aus der UBS zurück. 2020 starb er nach langem Krebsleiden in Wollerau SZ.

Bilder: Keystone

Moritz Suter (78)
Der Crossair-Gründer führte im Frühling 2001 für 44 Tage auch noch die Swissair, bevor Mario Corti übernahm. Basierend auf Suters Crossair wurde 2002 die Swiss neu aufgebaut – er selbst jedoch wurde bereits im Dezember 2001 entmachtet. 2004 gründete Suter in Basel die Fluggesellschaft Hello, die jedoch 2012 den Betrieb einstellen musste. Später amtierte er noch als Verleger der «Basler Zeitung».



Lukas Mühlemann (71)
Der damalige Chef der Grossbank Credit Suisse sass auch im VR der SAirGroup und trat dort nach dem Grounding zurück. 2002 musste er nach diversen Pleiten auch bei der CS abtreten. Danach machte er sich selbständig und beriet wohlhabende Kunden.



Anzeige

MIGROS

So schmeckt Feiern ohne Alkohol

28.9. – 4.10. 2021

Solange Vorrat. Bei allen Angeboten sind bereits reduzierte Artikel ausgenommen.

33%

Auf das gesamte Eichhof 0.0 Sortiment

z.B. Eichhof 0.0 6x50 cl
6.60 statt 9.90

33%

Auf das gesamte ERDINGER alkoholfreie Sortiment

z.B. ERDINGER alkoholfrei 6x33 cl
5.30 statt 7.95

Neu 0.0% Alkohol!