

Wie sich das Fliegen nach 9/11 verändert hat

- 11.09.2026
- Schaffhauser Nachrichten
- Till Burgherr

25 Jahre nach 9/11 ist die Cockpittür noch immer eine der sichtbarsten Folgen des Terrors. Zwei Piloten aus der Region Schaffhausen erinnern sich an den Tag, der ihren Beruf für immer veränderte. Welche Regeln bis heute geblieben sind. SCHAFFHAUSEN/NEW YORK. Es war der 11.

September 2001. Vier Passagierflugzeuge wurden von Terroristen entführt. Zwei Maschinen flogen in die Türme des World Trade Centers in New York, eine dritte ins Pentagon bei Washington. Die vierte Maschine, United Airlines Flug 93, stürzte nach dem Widerstand von Passagieren in Pennsylvania ab. 2977 Menschen kamen bei den Anschlägen ums Leben.

Die Welt wurde erschüttert, auch in der Schweiz hielt man an jenem 11. September vor 25 Jahren den Atem an. Die Luftfahrt befand sich plötzlich in einer Ausnahmesituation. Der Schaffhauser Markus Müller, damals Pilot bei der Swissair und im sogenannten Operational Engineering für die technische Betreuung der Flugzeuge zuständig, war im Büro, als plötzlich Hektik aufkam. «Wir sind ins Operationscenter geeilt, sahen am Fernsehen, wie der zweite Flieger ins World Trade Center flog.

» Sein erster Gedanke war: «Jetzt bricht vermutlich Krieg aus.» Thomas Hurter erlebte den Moment fernab des Flughafens. Der langjährige Linienpilot war bei seinen Schwiegereltern in Wagenhausen, spielte mit seinen Kindern im Garten. Es war Nachmittag, als ihn sein Schwiegervater vor den Fernseher rief. «Ich habe es gesehen und dachte: Das ist gar nicht möglich, das ist ein Film.

» Plötzlich wusste niemand, wohin mit den Flugzeugen Die Illusion hielt nicht lange. Für die Airlines stellte sich sofort die Frage: Was geschieht mit den Flugzeugen, die bereits unterwegs sind? Der amerikanische Luftraum wurde geschlossen. Maschinen mussten umkehren oder alternative Landeplätze ansteuern. Einige landeten in Kanada. Danach mussten teilweise neue Besatzungen zu den gestrandeten Flugzeugen geschickt werden, weil die vorgeschriebenen Ruhezeiten eingehalten werden mussten.

«Es dauerte noch lange, bis alle Flieger am richtigen Ort waren», erinnert sich Müller. Der Flugbetrieb normalisierte sich nach einigen Tagen wieder. Für die Schweizer Piloten folgte mit dem Swissair-Grounding am 2. Oktober 2001 jedoch schon wenige Wochen später ein weiterer einschneidender Vorfall. Die beiden Ereignisse hatten unterschiedliche Ursachen, prägten aber diese Zeit der Schweizer Luftfahrt nachhaltig.

Aus der Swissair wurde später die Swiss. Ein Stück Schweizer Luftfahrtgeschichte und auch ein Stück nationaler Stolz gingen damit verloren. Die Flugzeuge hoben wieder ab, die Besatzungen kehrten in ihren Alltag zurück. Doch eine der sichtbarsten Folgen des 11. September blieb: eine Panzertür zwischen Cockpit und den Passagieren.

Eine dicke Tür für die Sicherheit Der Zugang zum Cockpit und die Frage, wie sich die Gefahr von Terroranschlägen verringern liess, prägten die Debatten. «Kurz nach den Anschlägen auf das World Trade Center durfte man niemanden mehr ins Cockpit nehmen», erinnert sich Hurter. Für Müller bedeutete das einen besonders deutlichen Bruch mit der Vergangenheit. Früher sei man wesentlich offener gewesen. «Fast jeder, der vertrauenswürdig war, durfte mal ins Cockpit schauen und mit den Piloten sprechen.

» Familienangehörige konnten die Besatzung besuchen, interessierte Passagiere einen Blick nach vorne werfen. «Die Menschen sahen wunderschöne Bilder der Luftfahrt», so Müller. Diese Offenheit verschwand. Die Cockpittüren wurden verstärkt und mit elektronischen Verriegelungen

versehen. Der Zugang von aussen wurde zu einem kontrollierten Vorgang.

Wer heute an die Tür gelangt, kann nicht einfach anklopfen und eintreten. Wird der Zugangscode eingegeben, erhält die Crew im Cockpit ein Signal, erklärt Hurter. «Über Kameras kann die Crew kontrollieren, wer vor der Tür steht und was sich im Gang abspielt.» Erst danach entscheiden die Piloten, ob sie die Tür öffnen. «Wir können die Person auch nicht reinlassen.

» Sicherheit muss sich ständig anpassen Doch die Geschichte der Cockpittür endet nicht mit den Regeln, die nach 9/11 eingeführt wurden. 2015 zeigte der Absturz des Germanwings-Flugs 9525, dass eine Massnahme, die vor allem vor Bedrohungen von aussen schützen sollte, auch eine andere Gefahr schaffen konnte. Der Co-Pilot hatte die Cockpittür von innen verriegelt und die Maschine absichtlich zum Absturz gebracht. Der ausgesperrte Kapitän konnte nicht mehr hineingelangen. Danach wurde in Europa vorübergehend vorgeschrieben, dass sich immer zwei Personen im Cockpit aufhalten sollten.

Die Regel wurde später wieder aufgegeben. Hurter erklärt dies mit der Erfahrung aus der Praxis: Eine zusätzliche Person könne die Piloten unter Umständen auch ablenken. Der erwartete Sicherheitsgewinn sei deshalb nicht eindeutig gewesen. Weiter wurden aber die halbjährlichen medizinischen Kontrollen von Piloten angepasst. «Es wird jedes Mal zusätzlich eine Art psychologische Analyse gemacht, um Menschen mit Problemen frühzeitig zu erkennen und Hilfe zu bieten», sagt Hurter.

Was sicherheitstechnisch noch gilt Die verstärkte und verriegelte Cockpittür ist bis heute Standard in der Luftfahrt. Auch der kontrollierte Zugang ist geblieben. Gleichzeitig wurden die Abläufe über die Jahre weiterentwickelt. Manche Regeln wurden gelockert. Heute können unter bestimmten Voraussetzungen wieder Freunde von Piloten ins Cockpit gelangen.

Hurter sagt, dass bei einer bekannten Person zunächst geprüft werden müsse, ob sie entsprechend registriert sei. Andere Länder gehen noch weiter. Für bestimmte Lufträume gelten strengere Vorschriften, wie etwa im Hoheitsgebiet der USA, Kanadas und Englands, wo nur aktive Crewmitglieder im Cockpit sein dürfen. Auch die Schulung der Piloten hat sich weiterentwickelt. Der Umgang mit der Cockpittür, einem möglichen Eindringversuch und dem Weg zwischen Kabine und Cockpit wird intensiver trainiert.

Diese Verschärfung gehe aber nicht auf den 11. September zurück. Manche Regeln sind Reaktionen auf spätere Ereignisse oder auf die allgemeine Entwicklung der Bedrohungslage. «Terrorismus ist heute wieder viel stärker in den Fokus gerückt», sagt Hurter. Für Müller bleibt dennoch eine Veränderung besonders prägend: Aus dem offenen Cockpit, das für viele Passagiere ein Symbol für die Faszination des Fliegens war, ist ein streng geschützter Raum geworden.

25 Jahre nach 9/11 gehört diese verschlossene Tür längst zum Alltag. Für eine junge Generation von Piloten ist wohl kaum vorstellbar, dass Passagiere früher vorne vorbeischauchen konnten. Vor 25 Jahren standen die Türme des World Trade Centers in Flammen. Der Terror veränderte die Welt und die Luftfahrt.