
Flug(un)sicherheiten im demokratischen Rechtsstaat!

TWA: Abschuss-Theorie geprüft

Washington. SDA. Mit Stinger-Raketen haben US-Ermittler die Theorie überprüft, nach der die 1996 vor der New Yorker Küste explodierte TWA-Maschine abgeschossen wurde. Das bestätigte die Nationale Transportsicherheitsbehörde der USA. Wie die *Washington Post* und die *New York Times* berichten, wurden die Raketen im Mai von einem Strand in Florida aus abgefeuert. Dabei hätten die Experten herausfinden wollen, ob die seinerzeit von zahlreichen Augenzeugen beobachteten Lichtstreifen am Himmel von Raketen herrühren könnten. Bei dem Absturz der Boeing 747 waren alle 230 Menschen an Bord ums Leben gekommen.

Der *Washington Post* zufolge dauert die Auswertung des Tests noch mehrere Wochen. Nach Angaben aus Untersuchungskreisen hätten erste Beobachtungen aber keine Hinweise darauf ergeben, dass die Maschine das Ziel einer Terroristenattacke geworden sei. Experten bezweifeln auch, dass die Reichweite der Stinger-Raketen gross genug ist, um ein in grosser Höhe fliegendes Flugzeug zu treffen.

Die Nationale Transportsicherheitsbehörde der USA ist bei ihren bisherigen Ermittlungen zu dem Ergebnis gekommen, dass der mittlere Treibstofftank aus noch ungeklärter Ursache explodierte. Einen Raketenangriff hat die Behörde praktisch ausgeschlossen; mit dem Test wolle sie aber vor ihrem abschliessenden Bericht auch diese Spur bis zu Ende verfolgen, berichtet die «New York Post».

Basler Zeitung, 3.6.2000

□

Bollier erpresst?

Kamp Zeist. – Der Chef der Schweizer Firma Mebo, Edwin Bollier, hat beim Lockerbie-Prozess in Camp Zeist ausgesagt, ein „geheimnisvoller Mann“ habe ihn dazu getrieben, Libyen die Schuld für die Flugzeugexplosion im Jahr 1988 zu geben. Der Mann, vermutlich ein Sicherheitsagent, habe ihn „mehr oder weniger“ erpresst, damit er Libyen beim US-Geheimdienst CIA anklage. Der Unbekannte habe am 30. Dezember 1988 im Büro seiner Firma in Zürich auf ihn gewartet. Dort habe er ihm die Anweisung gegeben, dem CIA zu schreiben, und mit Konsequenzen gedroht, falls er dies nicht tue. [...]

Tagesanzeiger 23.6.2000

Ausführlicher berichtet die *Basellandschaftliche Zeitung* am gleichen Tag. Dort steht auch die Fortsetzung: [...] Seine Identität habe der Mann nicht preisgegeben.

Bollier schrieb nach eigenen Angaben in der Folge auf einer spanischen Schreibmaschine einen „Phantasie-Brief“, den er in der US-Botschaft in Wien abgab. Darin habe gestanden, dass der libysche Revolutionsführer Muammar Gaddafi eine geheime Konferenz einberufen habe und die Lockerbie-Bombe in einem Koffer mit Dollarscheinen am 20. Dezember in Tripolis eingechekkt worden sei.

Wenn es nach der Anklage geht, hat ein Timer der Zürcher Firma Mebo die Sprengladung an Bord der PanAm-Maschine über Lockerbie gezündet ...

□

Botschafter getötet

Sitten. – Der Schweizer Botschafter in Kanada, Daniel Dayer, ist am Samstag bei einem Unfall im Bahnhof Sitten ums Leben gekommen. Der 58jährige Botschafter wurde am frühen Morgen von einem Zug erfasst, der in den Bahnhof Sitten einfuhr, wie die Walliser Kantonspolizei mitteilte. Dayer befand sich am Rande des Bahnsteigs, als die Zugskomposition mit rund 35 km/h herannahte. Aus noch ungeklärten Gründen strauchelte er und wurde von der Lokomotive erfasst. Dabei wurde er auf der Stelle getötet.

Dayer war Ende August zur Botschafterkonferenz nach Bern gekommen. Anschliessend verbrachte er in der Schweiz seine Ferien. Am Samstag wollte er zusammen mit seiner Familie nach Kanada zurückkehren.

Tagesanzeiger, 7.9.1998

Helikopter abgestürzt

Bern. – Beim Absturz eines bundeseigenen Helikopters am Dienstag ist der Pilot, der 47jährige Flugunfallspezialist Guido Hirni vom Büro für Flugunfalluntersuchungen, getötet worden.

Hirni befand sich am Dienstagnachmittag allein auf dem Rückflug aus dem Tessin, wie das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation am Mittwoch mitteilte.

Die Alouette III stürzte aus vorerst unbekanntem Gründen auf der italienischen Seite des Blinnenhorns im Kanton Wallis ab. Der Helikopter wurde seit dem Abend gesucht, zunächst ergebnislos. Am Mittwochvormittag wurden dann die Trümmer nach einer intensiven Suchaktion geortet. Die Unfallursache wird von den italienischen Behörden mit Unterstützung der Schweiz abgeklärt.

... Hirni wurde in der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit dem Swissair-Absturz bei Halifax bekannt.

Tagesanzeiger, 15.10.1998

Diebe bei der SAir

Ein Einbruch in die SAir-Zentrale in Kloten hat zu Spekulationen geführt.

Die Tat hatte sich zwar bereits in der Nacht auf den 12. Oktober [einen Tag vor Hirni's Helikopterabsturz] ereignet, sie ist aber erst am Samstag von der NZZ [Neue Zürcher Zeitung] publik gemacht worden. Die Einbrecher hatten ausschliesslich die Chefetage im Verwaltungsgebäude auf dem Balsberg heimgesucht. Dabei schienen sie sich „mehr für Dokumente als für Wertgegenstände interessiert zu haben“, schrieb die NZZ und stellte die Tat in einen möglichen Zusammenhang mit dem Absturz der SR 111 bei Halifax. Die Diebe hätten möglicherweise gezielt nach internen Berichten gesucht.

Bei der Polizei will man nichts wissen von Indizien, die für eine solche Mutmassung sprechen: „Für uns war das ein ganz normaler Einbruch in eine Geschäftsräumlichkeit, wie das immer wieder vorkommt“, sagt Polizeisprecher Martin Sorg. Neben den Büros der obersten Chefs seien auch die Pulte in den Vorzimmern aufgebrochen worden.

Gestohlen wurden „geringe Geldbeträge aus den Pulten, unter anderem auch das Kaffeekässeli von SAir-Chef Philipp Bruggisser, sowie kleinere Werbegeschenke“, sagt SAir-Sprecher Jean-Claude Donzel. Dokumente seien keine entwendet worden. Auch die Dossiers über den Absturz der SR 111, die im Büro von Rolf Winiger, dem Chef der SAir-Services, gelagert gewesen seien, habe die unbekannte Täterschaft nicht angerührt. „Wenn man wirklich sensible Informationen über den Flugzeugabsturz finden wollte, müsste man sowieso eher in Kanada suchen“, sagt Donzel.

Tagesanzeiger, 26.10.1998

Der *PHI-Deutschlanddienst* („Politische Hintergrundinformationen“) mutmasst dazu am 28.2.1999, dass der US-amerikanische und der kanadische Geheimdienst im Raum Labrador-Neufundland mit einer Strahlenkanone von hoher Energie experimentierten oder auch mit einem Riesenradar mit hoher Energiedichte. Durch einen Zufall wären der Flug SR-111 [die Swissair MD-11] und danach noch fünf weitere Flugzeuge in diesen Strahl gelangt. Diese Strahlen führten zu Kurzschlüssen und Kabelbränden in den Flugzeugen. Der Flug SR-111 und ein Hubschrauber wären abgestürzt. Weitere vier Flugzeuge seien notgelandet. Der Schweizer Botschafter in Kanada, Daniel Dayer, soll den Schweizer Untersuchungsleiter für Flugzeugunglücke, Guido Hirni, von diesen militärischen Versuchen als mögliche Unglücksursache am 4.9.1998 telefonisch informiert haben. Zuvor habe er mit der Schweizerischen Botschaft in Kanada telefonisch über das Flugzeugunglück gesprochen. Am folgenden Tag ist er in Sitten, während seiner Ferien in der Schweiz, vor einen Zug gefallen [vgl. weiter oben]...

Guido Hirni, als zuverlässiger Pilot allseits bekannt, flog bei guter Sicht am 12.10.1998 mit seinem Hubschrauber in einen Berg, nachdem ein Tag zuvor die Aktenschränke seines Büros aufgebrochen und neben Geld angeblich nur die Akten betreffend Flug SR-111 gestohlen worden waren ...

In der Nacht vom 1. auf den 2.12.1998 folgte noch ein Einbruch in die kanadische Niederlassung der Swissair in Halifax, Spring Garden Road. Auch dieses mal wurden Unterlagen über den Flug SR-111 gestohlen, wobei das Interesse insbesondere auf die Unterlagen bezüglich Reisegepäck und Inhalts des Frachtraums fiel.

¤

Unfallursache Ramstein

Zwei tote Piloten und ein grosses Rätsel – Auch nach mehr als zehn Jahren wird das Kunstflug-Unglück nicht untersucht – das nährt Verdacht

Die Unfallursache schien schnell gefunden: schon wenige Stunden nach dem Zusammenstoss der italienischen Kunstflugstaffel „Frecce Tricolori“ bei der Show von Ramstein am 28. August 1988 stand für alle fest: „Pilotenfehler“. Der „Solist“ der Staffel, Oberst Ivo Naturelli, war bei der Figur „Durchstossendes Herz“ nach einem Looping zu früh an dem Kreuzungspunkt mit den anderen angekommen und seitwärts in die Flugzeuge seiner Kollegen gerast. 70 Menschen starben, 400 wurden teilweise schwer verstümmelt. Die Leiden dieser Menschen und die der Angehörigen Umgekommenen sind bis heute nicht beendet. Und erst in diesen Tagen haben sie erstmals gewisse Aussichten, für die seelischen Spätfolgen eine Entschädigung zu bekommen.

Da die Unfallursache festzustehen schien, konzentrierte sich alles nur noch auf zwei Fragen: wieso hat man eine derartige Flugfigur just über den Köpfen Zehntausender Zuschauer durchgeführt, und: waren die Hilfsmassnahmen auf dem Flugplatz ausreichend? Da die gerichtlichen Verfahren bei militärischen Schäden nach dem Nato-Statut jeweils den Herkunftsländern der „Verursacher“ zustehen, gab es keine „Trilaterale Kommission“: die Italiener sollten klären, wer schuld an dem Desaster, die Amerikaner, ob die Sicherheit ihrer Airbase ausreichend war, die Deutschen, ob sie die Rettungsmassnahmen zügig und kundig durchgeführt hatten. Alle drei kamen zum gleichen Ergebnis: keiner von uns muss sich etwas vorwerfen.

Und doch steckte die Sache voller Ungereimtheiten: Die US-Kommission begründete ihre Selbstabsolution damit, dass die Figur „Durchstossendes Herz“ zu den einfachsten der ganzen Flugshow gehörte, weshalb man sie auch nicht, wie eigentlich vorgeschrieben, von den Zuschauern weg hatte fliegen lassen, sondern direkt über dem Publikum. Die Italiener versicherten, dass bei dieser Figur „noch nie etwas passiert war, nicht einmal beim Training“: Die Flieger sehen einander schon von weitem, die Flugzeuge liegen alle horizontal in der Luft“. Wieso aber konnte es doch geschehen? Die davongekommenen sieben Flieger der „Frecce“ waren sich einig, dass ihrem Solisten, dem erfahrensten Piloten von allen, ein solcher Fehler eigentlich gar nicht hätte passieren können. Doch nach Gesprächen mit ihrem Vorgesetzten hauten auch sie in der Kerbe „Pilotenfehler“.

Neben der militärischen gab es auch noch eine strafrechtliche Untersuchung. Doch Untersuchungsrichter Paviotti aus Udine (wo die „Frecce“ stationiert sind) stellte die Verfahren bald ein – „weil man gegen Tote nicht ermitteln darf“. Ob etwa die Aermacchi MB-339 des Piloten gebockt hatte, ob sie etwa gar manipuliert war, konnte er nicht nachprüfen – „die haben mir ja nur ihre Militärberichte zur Verfügung gestellt“, und danach war alles paletti.

Doch 1991 kam der Fall wieder hoch. Untersuchungsrichter Rosario Priore aus Rom hatte ein fast zehn Jahre weiter zurückliegendes Flugunglück neu aufzurollen – den Absturz einer mit 81 Menschen besetzten DC-9 vor der Mittelmeerinsel Ustica. Auch damals hatte es eine schnelle Erklärung gegeben – „Materialermüdung“. Jahre danach stellte sich heraus, dass die Passagiermaschine in ein höchst geheimes Militärmanöver von Amerikaner, Franzosen und Engländern hineingeraten und möglicherweise versehentlich abgeschossen worden war. Die Gerüchte, man habe damals den libyschen Staatschef Ghaddafi in eine Falle locken wollen, sind bis heute nicht ausgeräumt. Anfragen in Washington, Paris oder London wurden meist gar nicht, und wenn, dann falsch beantwortet. Italiens Militärs behaupteten steif und fest, sie wüssten von nichts: „All unsere Flugzeuge waren am Boden, alle Raketen in den Hangars“. Doch 1988 hatte der damals federführende Staatsanwalt Vittorio Bucarelli eine Flugliste entdeckt, nach der mindestens zwei Maschinen zu dieser Zeit just im Flugkorridor der DC-9 im Einsatz waren – auf einer „Abfangmission“, weil sich da Flugzeuge mit ausgeschalteter Freund-Feind-Kennung tummelten, Zeichen für ein Manöver unter Kriegsbedingungen. Piloten der Abfänger: der spätere Freccesolist Nutarelli und der Staffellokommandant Mario Naldini (der dann ebenfalls in Ramstein starb). Unmittelbar nach der Flugschau in Deutschland sollten die beiden aussagen. Und merkwürdig: Kaum waren sie abgestürzt, verschwand die Vorladung aus den Akten. Erst Jahre später fand sie der neue Ermittler Priore wieder. „Ihre Aussage wäre die erste Bresche in die Mauer aus Lügen gewesen“, schrieb Priore 1999 in seiner Anklageschrift gegen vier Generäle und fünf weitere Offiziere aus Geheimdienst und Generalstab wegen Fälschung und Beweisunterdrückung im Fall „Ustica“.

Und das Szenarium erwies sich als noch düsterer: Mehr als ein Dutzend Personen, die alle Informationen über den DC-9-Skandal hatten, sind seit 1980 auf merkwürdige Weise verstorben: an einem Herzinfarkt, obwohl kerngesund, der Leiter der Radarstelle von Grosseto, von wo aus Nutarelli und Naldini gestartet waren; andere verübten, angeblich, Selbstmord, wie ein damals diensthabender Radarlotse oder der Arzt der „Frecce tricolori“, manche starben bei Unfällen. Ein General wurde in Brüssel ermordet, angeblich bei

einem Raubüberfall, ein anderer in Rom, angeblich von Terroristen. Die „Frecce“-Piloten reihen sich da ein.

Trotz all dieser beunruhigenden Fakten: Die deutschen Ermittlungsbehörden haben sich um den Fall Ramstein bis heute nicht weiter gekümmert – obwohl sie auf Grund der höchst kümmerlichen Ergebnisse aus Italien den Fall jederzeit wieder aufnehmen könnten. Dass die vielen Toten und die lebenslang Gezeichneten aus dieser Katastrophe ein Recht auf volle Aufklärung haben könnten, scheint die Strafrechtspflege kaum zu interessieren.

Der Tagesspiegel (Berlin), 16.3.2000; Autor: Werner Raith