

„Herr Schacke sagte ‚crash‘ . . .“

SPIEGEL-Reporter Gerhard Mauz im Frankfurter Prozeß über das Flugzeugunglück von Nairobi

Der erste Verhandlungstag nähert sich dem Ende, und der Vorsitzende Richter Helmut Bauer, 60, ein Richter, der abwarten, der beobachten und zuhören kann, hat nun schon ein Gefühl dafür, mit wem er es zu tun hat.

Er sei ja wohl ein Mann, sagt der Richter Bauer zum Angeklagten, der sich Gedanken mache. Er werde über das nachgedacht haben, was passiert ist. Und der Angeklagte sagt nur: „Unzählige Male.“

Der Flugingenieur a. D. Rudi Gustav Hahn, 56, ist kein Schwätzer. Einer so stillen Betroffenheit begegnet man selten. Er lamentiert nicht, er beteuert nicht, er wehrt nicht ab, und er versucht nicht, für sich einzunehmen.

Unzählige Male hat er über den 20. November 1974 nachgedacht: über den Tag, an dem in Nairobi (Kenia) die Boeing 747-130 der Lufthansa mit dem amtlichen Kennzeichen D-ABYB und dem Namen „Hessen“ während des Starts abstürzte.

Rudi Hahn war damals als Flugingenieur der dritte Mann im Cockpit. Vor ihm saßen der Kapitän Christian Krack und der Erste Offizier Hans-Joachim Schacke. Die beiden Piloten werden als Zeugen gehört werden.

Angeklagt ist Rudi Hahn, „fahrlässig den Tod von 59 Menschen verursacht zu haben“ — und als Staatsanwalt Hans Walter Müssig, 37, den Anklagesatz vorträgt, hält man den Atem an, denn es müssen ja die Namen der 59 Opfer des Unglücks genannt werden: 59 Namen von Alaw Abott bis Peter Zahn . . .

Aber Rudi Hahn sitzt nur da. Fast sieben Jahre sind seit dem Unglück vergangen. Er lebt seit dem November 1974 mit dem Unglück von Nairobi. Daß er sich nun als Angeklagter verantworten muß, fügt dem, womit er seit dem November 1974 lebt und bis zu seinem Tod weiterleben wird, nur wenig hinzu.

Natürlich möchte er nicht verurteilt, sondern freigesprochen werden. Aber auch ein Freispruch wird ihn nicht von den Fragen befreien, die er sich seit dem Unglück stellt und auf die er keine Antwort weiß. Die Anklageschrift jedenfalls beantwortet seine Fragen nicht. Er fühlt sich nicht der Fahrlässigkeit schuldig.

In der Anklageschrift heißt es:

„Der Absturz des Flugzeugs war insbesondere Folge einer fehlerhaften Stellung der Flügelnasenklappen beim Start. Durch die nicht in die Startstellung ausgefahrenen Flügelnasenklappen hatte sich mit zunehmender Flugdauer ein beträchtlich ansteigender Strömungswiderstand aufgebaut, der wiederum verhindert hatte, daß das Flugzeug in den flugfähigen Zustand



Überlebender Flugingenieur Hahn*, Retter: „Alles vollständig weg“

kam. Nachdem es eine maximale Höhe von etwa 30 Meter über Grund erreicht hatte, begann es zu sinken.“

Und die Anklageschrift sagt genau, worin die Strafverfolgungsbehörde die Schuld Rudi Hahns sieht:

„Zu der fehlerhaften Stellung der Flügelnasenklappen beim Start war es dadurch gekommen, daß es der Angeklagte als Flugingenieur im Cockpit des Flugzeugs entgegen den Betriebs- und Arbeitsanweisungen infolge Unachtsamkeit unterlassen hatte, auf seiner Instrumententafel die Zapfluftventilschalter der Druckluftanlage nach dem Anlassen in die Stellung ‚offen‘ zu stellen.“

„Durch die Luft der Druckluftanlage“, erläutert die Anklageschrift, „werden die Antriebsmotoren zum Ausfahren der Flügelnasenklappen betrieben. Da infolge der geschlossenen Stellung der Zapfluftventile keine Luft in diese Antriebsmotoren gedrückt worden war, war ein Ausfahren der Flügelnasenklappen des Flugzeugs unterblieben.“

Die Anklage, die außer dem Staatsanwalt Müssig auch der Oberstaatsan-

* Nach dem Flugzeugunglück in Nairobi (Kenia) am 20. November 1974, zweiter von rechts.

walt Hans Brinkmann, 56, vertritt, liegt seit dem September 1979 vor. Sie ist die Summe eindrucksvoller Bemühungen um eine Aufklärung des Unglücks. Man liest die Anklageschrift voll Respekt.

Sie ist frei von aggressiven Tönen. Sie befindet sich auf der Höhe eines derart großen, folgeschweren Unglücks — auch indem sie spürbar der Tatsache Rechnung trägt, daß hier kein leichtfertiger oder böswilliger Mann angeklagt wird.

Zu dieser Anklage hat sich die Staatsanwaltschaft durchgerungen. Nach dem Ergebnis ihrer Ermittlungen hat sie anklagen müssen. Dennoch — sie kann irren, oder besser: Es ist möglich, daß auch das von ihr erarbeitete Bild vom Hergang des Unglücks noch nicht vollständig ist.

Es ist in dieser Sache lückenlos (auch hinsichtlich entlastender Umstände) ermittelt worden. Doch noch immer ist die Hauptverhandlung eine Szene ohne Drehbuch, ein Ablauf, der Überraschungen bringt, der unter Umständen alles verkehrt oder einen zunächst unzerstörbar wirkenden Vorwurf aushöhlt.

Das setzt voraus, daß der Vorsitzende Richter abwarten, daß er beobachten und zuhören kann; daß er die Anklageschrift nicht für das Textbuch hält. Diese Voraussetzung ist — ohne jeden Akzent gegen die Überzeugung der Staatsanwaltschaft — gegeben. Und auch die Verteidigung Rudi Hahns operiert auf diesem Niveau.

Rechtsanwalt Dr. Rainer Hamm, 38, gibt vor der Aussage seines Mandanten eine „Eingangserklärung der Verteidigung“ ab, er sagt „in aller Offenheit... was wir uns von der bevorstehenden Verhandlung versprechen, welches Verteidigungsziel wir verfolgen, was wir der Anklage entgegenzusetzen haben“.

Dieser Prozeß zwingt, so Verteidiger Hamm, „sich auch mit der unterschiedlichen Denkweise der Flieger auseinanderzusetzen“, in eine „uns völlig fremde Welt einzusteigen“. Und Verteidiger Hamm wird philosophisch: „Bei der Beurteilung von Vorgängen in dieser Welt haben es diejenigen am leichtesten, die nichts und alles verstehen. Am schwersten haben es diejenigen, die über ein Halbwissen verfügen.“

Die Verfahrensbeteiligten dieses Prozesses, das Gericht, die Anklage und die Verteidigung, sind gelegentlich wohl schon Luftpassagiere. Doch sie reisen durch die Luft, sie fliegen nicht. Es wird ihnen in der Schulzeit nicht an Erklärungen dafür gefehlt haben, wie es möglich ist, daß ein so ungeheures Gerät wie die Boeing 747, der „Jumbo“, sich in die Luft erhebt, sich in dieser fortbewegt und — in der Regel — unversehrt wieder landet. Doch allen Erklärungen zum Trotz dürfte das Fliegen für sie nach wie vor ein Wunder, und zwar ein recht unheimliches Wunder sein.

Gericht, Anklage und Verteidigung stehen vor einer geschlossenen Welt, zu der sie keinen Zugang haben und in die sie — aus der Sicht des Fliegers — nur recht ungewisse Einblicke gewinnen können. Wo sollen Kenntnisse, Lebenserfahrung und Wertungen ansetzen? Wo es um eine Tat aus Eifersucht geht, ist die Eifersucht vertraut, und in die Umstände, die sie auslösen, steigern und explodieren lassen, kann man sich hineinversetzen.

Die Welt der Flieger von Berufs wegen verfügt über eine Dimension, die dem gelegentlichen Fluggast unzugänglich ist. Für diesen Prozeß ist das von größter Bedeutung — denn dem Fehlen dieser Dimension entspringt eine bestimmte Tendenz in der Reaktion auf Flugzeugunglücke.

Verteidiger Hamm spricht diese Tendenz an, er spricht von der „schon zur Erfahrung gewordenen Erscheinung, daß stets nach einem Unfall in der Verkehrsfluffahrt die Frage nach den Ursachen reduziert wird auf die Frage: technisches oder menschliches Versagen?“

Und er fragt: „Was hören wir da in unserer technikgläubigen Welt eigent-

lich lieber? Sind wir nicht sogar in gewisser Weise erleichtert, wenn am Ende der Unfalluntersuchung das Urteil steht: Freispruch für die Technik und Schuldspruch für den Menschen?! Daß etwas so Vollkommenes wie das technische Wunderwerk eines Großraumflugzeugs etwa fehlerbehaftet sein könnte, darf einfach nicht sein. Da beruhigen wir uns schon lieber mit einem einmaligen schuldhaften Fehlverhalten des Bedienungspersonals.“

Verteidiger Hamm trägt das ohne Pathos, nicht zivilisationskritisch vor, eher im Ton einer melancholischen Selbstverspottung, in einem Ton, dem zu entnehmen ist, daß er da auch sich selbst meint. Und dieser Ton ist zu erwähnen, damit die folgenden Sätze des



Angeklagter Flugingenieur a. D. Hahn
Unzählige Male nachgedacht

Verteidigers nicht mißverstanden werden:

„Was wiegt schon die Bürde, die man dem überlebenden Piloten oder Flugingenieur auferlegt, gegenüber dem hohen Wert der Erhaltung des geradezu götzenhaften Glaubens des millionenstarken Verbraucherpublikums der internationalen Luftfahrt an die angeblich 200prozentige Sicherheit der so übermenschlich großen Geräte, die wir — zum Beispiel — respektvoll aufschauend ‚Jumbojets‘ nennen?“

Nichts liegt dem Berichterstatter so fern, schließlich fliegt er selbst nur zu oft mit, Panik unter den Kunden der Fluggesellschaften zu stiften. Aber nach einem öffentlichen und einem nicht öffentlichen Sitzungstag im Prozeß gegen Rudi Hahn in Frankfurt muß doch daran erinnert werden, daß Flugzeuge nicht nur von Menschen bedient, sondern zunächst einmal von Menschen hergestellt werden.

Die Konstrukteure des Jumbos, der Boeing 747, ließen sich etwas von unüberbietbarer Sicherheit einfallen: Man konnte die Triebwerke nicht anlassen, wenn die Zapfluftventile nicht geöffnet waren. Sind die Zapfluftventile geöffnet, so haben die Antriebsmotoren Luft und können die Flügelnasenklappen ausfahren. Wirklich, sicherer geht es nicht, so etwas darf man „narrensicher“ nennen.

Leider nur erwies sich, daß beim Startvorgang dieser Art Luft aus dem bereits laufenden in das zu startende Triebwerk geraten und dieses beschädigen konnte. So gingen einige Fluggesellschaften, unter ihnen die Lufthansa, Anfang 1973 dazu über, die narrensichere, aber für die Triebwerke gefährliche Anlaßprozedur anders zu handhaben: Man schloß das Zapfluftventil des gestarteten Triebwerks ein, wenn man das Triebwerk zwei startete — und so weiter. Man überlistete die Sicherheitstechnik, die der Prozedur galt, um der Schonung der Triebwerke willen manuell.

Mitte 1973 ging man zum kompletten Gegenteil dessen über, was Boeing (Start unmöglich, wenn Zapfluftventile geschlossen) vorgesehen hatte. Der elektrische Kreis wurde verändert, und nun waren alle Zapfluftventile vor dem Start geschlossen — und nach dem Starten wieder zu öffnen. Diese Regelung hatte Geltung zur Zeit des Unfalls von Nairobi. Sie wurde anschließend wiederaufgehoben, denn nun waren die Rückschlagventile vom Hersteller verbessert worden, und jetzt konnte wieder (ohne Risiko für die Triebwerke) vor Öffnung aller vier Zapfluftventile gar nicht gestartet werden.

Drei Startprozeduren nacheinander, zuletzt eine, die der ursprünglich vorgesehenen total entgegengesetzt verläuft: Man mag einwenden, die total entgegengesetzte Prozedur zum Zeitpunkt des Unglücks von Nairobi habe dem Flugingenieur Hahn geläufig sein müssen.

Doch warum denken sich Konstrukteure eine Prozedur von unüberbietbarer Sicherheit aus? Sie tun das doch wohl nicht, weil sie mit Narren im Cockpit rechnen — sondern weil sie eine Fehlerquelle ausschalten wollen, in die man auch ohne jede Fahrlässigkeit tappen kann. Endlich: Ist es nicht riskant, eine heikle Prozedur immer wieder abzuändern? Der Start ist ein besonders heikler Vorgang.

Die Anklage gegen Rudi Hahn geht davon aus, daß er die Zapfluftventile nicht geöffnet hat und daß deshalb die Flügelnasenklappen nicht ausfahren. Drei von den Ventilschaltern sollen in geschlossenem Zustand, einer frei drehend aus dem Wrack geborgen worden sein. Die Verteidigung wird darum ringen, ob es sich bei diesen Ventilschaltern tatsächlich um die Zapfluftventilschalter handelt. Aber gehen wir davon

aus, daß sie es sind: Wie ist das damit in Einklang zu bringen, daß die Lichtkontrollen, die anzeigen, daß die Flügelnasenklappen ausgefahren sind, grün zeigten — daß also die Besatzung annehmen mußte, sie seien ausgefahren?

Die Anklage in dieser Strafsache ist, wie gesagt, korrekt, ja fair. Sie zitiert ein Gutachten der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt in Braunschweig:

„Nach diesem Gutachten, dessen Ersteller keinerlei subjektives Interesse am Ausgang der Untersuchungen haben, kann schon eine Einzelstörung innerhalb von acht Fehlerpfaden bedingen, daß alle acht Lampen auf der Instrumententafel des Flugingenieurs fälschlicherweise grün aufleuchten. Dies kann sich in gleicher Weise auf die

(was nicht sein darf, denn Gelb bedeutet, daß sich die Flügelnasenklappen „im Transit“, so der Fliegerjargon, befinden, während Grün bedeutet, daß sie ausgefahren sind): Auf dem Photo leuchten auch gelbe beziehungsweise grüne Signale nebeneinander, die nach der Schaltung gar nicht nebeneinander leuchten dürften.

Die Flügelnasenklappen, wahre Scheunentore, sind im Wrack in eingefahrenem Zustand gefunden worden. Das kann bedeuten, daß sie überhaupt nicht ausgefahren worden sind, obwohl alle drei Mitglieder der Crew von den Kontrollgeräten informiert worden sein wollen, sie seien ausgefahren. Das kann aber auch bedeuten, daß sie zunächst ausgefahren waren — daß jedoch ein Defekt sie wieder einfahren ließ. Man wird dazu noch mehr hören: Es gibt

Daß er mit Defekten umzugehen weiß — die sich oft nicht reproduzieren lassen, wenn man wieder gelandet ist (ähnlich wie mitunter der schmerzende Zahn nicht vorgeführt werden kann, wenn man endlich beim Zahnarzt sitzt, oder wie in der Kraftfahrzeugwerkstatt das Motorgeräusch nicht zu demonstrieren ist, das einen beunruhigte, bis man in der Werkstatt ankam ...).

Der Prozeß gegen den Flugingenieur a. D. Rudi Hahn wird einen Luftverkehr sichtbar machen, der *trotzdem* funktioniert und der, der Qualität der Piloten und Ingenieure wegen, in aller Regel auch ohne Unfälle abgewickelt werden kann. Doch es kann geschehen, daß Störungen, Ausfälle, Pannen, Lichtersalat und Phantomscheinungen in einer so unseligen Konstellation zusammentreffen, daß es zu einem Unglück kommt.

Ist es dann aber der Mensch im Cockpit, der versagt? Darf man von ihm die unbegrenzte Fähigkeit erwarten, auch der einmaligen, unvorhersehbaren Defektkonstellation Herr zu werden?

Aber die Zapfluftventilschalter sind doch mit hoher Wahrscheinlichkeit geschlossen geborgen worden? Macht das nicht alle anderen, entlastenden Überlegungen zunichte? Wenn Rudi Hahn ein anderer Mann wäre und nicht von einer so bewegenden Redlichkeit: Er würde sagen, er habe diese Ventilschalter kurz vor dem Aufschlag geschlossen. Dafür gäbe es Gründe, auch wenn das nicht im Notverfahren eingeübt wurde. Es hätte einen Sinn, die Luftzufuhr kurz vor einem zu erwartenden Brand zu unterbrechen.

Doch Rudi Hahn weiß nur noch: „Herr Schacke sagte ‚crash‘.“ Von da ab ist alles bei ihm weg, und er versucht mit keiner Silbe, diese Lücke zu seiner Entlastung zu füllen: „Es ist alles vollständig weg.“ Wenn man das Bild betrachtet, auf dem er, erheblich verletzt, vom Unfallort weggeführt wird, glaubt man ihm das. Und es wäre ja auch viel günstiger für ihn, er könnte sich erinnern.

Er weiß nur, daß ein Kollege, der im Krieg abstürzte, „sich vor dem Aufschlag losgeschnallt hat“. Was ein Mensch in so einer Situation Sinnvolles oder Sinnloses tut, das ist ein Thema ohne Ende.

Heute ertönt ein Warnsignal, wenn die Flügelnasenklappen der 747 nicht ausgefahren sind (sie läßt sich übrigens auch ohne ausgefahrene Flügelnasenklappen in die Luft bringen, man muß nur wissen, daß die Klappen nicht draußen sind). Heute können die 747-Triebwerke — wieder — gar nicht mehr gestartet werden, wenn die Zapfluftventilschalter nicht offen sind. Die Luftfahrt ist technisch ständig in Bewegung auf das perfekte Flugzeug hin. Erreichen wird sie es nie. Sonst könnten ja, wie die Piloten sagen, dressierte Affen im Cockpit sitzen.



Jumbo-Cockpit*: „Alle Lampen können fälschlich grün aufleuchten“

grüne Kontrollampe der Instrumententafel der Piloten auswirken. Diese Systemschwäche, beziehungsweise dieser Systemfehler, der die fehlerhafte Anzeige auslöst, tritt ohne vorherige Anzeichen, das heißt spontan und unvorhersehbar auf ... Eine sichere Aussage über die tatsächlich am Unfalltag durch die Kontrolllampen auf den Instrumententafeln der Piloten und des Flugingenieurs angezeigte Stellung der Flügelnasenklappen vor dem Start in Nairobi kann deshalb nicht getroffen werden.“

Den zweiten Sitzungstag verbrachten der Angeklagte, das Gericht, die Verteidigung und die Anklage im 747-Simulator auf der Lufthansabasis in Frankfurt. Verteidiger Hamm präsentierte dabei eine in einer 747 der Lufthansa während des Flugs gemachte Photographie, die nicht nur zeigt, daß gelbe Lichter neben grünen brennen

für den Umkehrschub bei der Landung bedeutsame Relais, die eine Rolle gespielt haben könnten.

Christian Morgensterns Palmström, der zu dem Schluß kommt, daß „nicht sein kann, was nicht sein darf“, ist in der Tat eine allegorische Figur für die moderne Luftfahrt (das ist auch schon anderen aufgefallen). Man wünscht sich, daß die Technik der Verkehrsflugzeuge perfekt ist. Und weil man es sich so sehr wünscht, zieht man die Erklärung „menschliches Versagen“ jeder anderen Erklärung vor. Verteidiger Hamm sieht das ganz richtig.

Die Wirklichkeit sieht anders aus. Die Qualität eines Piloten und eines Flugingenieurs besteht nicht darin, daß er mit einem makellosen Gerät umzugehen weiß: Sie besteht darin, daß er trotz Störungen, Ausfällen, Pannen, Lichtersalat und Phantomscheinungen zu fliegen versteht; daß er jederzeit fähig ist, „nach Lage“ zu reagieren.

* Im Vordergrund ein Flugingenieur.