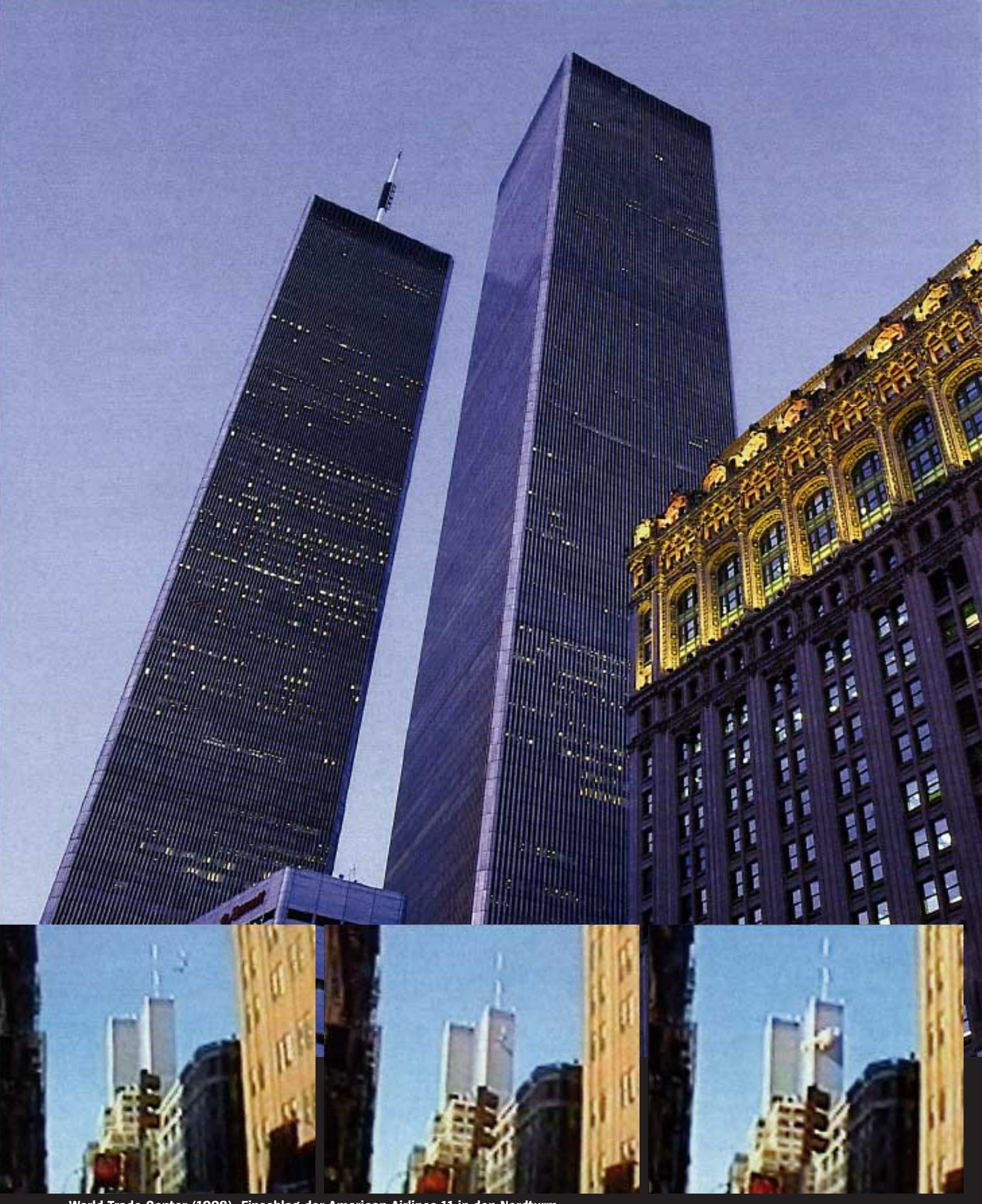


**World Trade Center (1998), Einschlag der American Airlines 11 in den Nordturm**

**TERROR (II):** Am 11. September wurden New York und die Welt von einem Attentat getroffen, wie es vorher keines gab. Seitdem ermitteln Tausende Polizisten und Geheimdienstleute weltweit, wie die Anschläge auf das World Trade Center und das Pentagon geplant und durchgeführt wurden. In einer vierteiligen Serie beschreibt der SPIEGEL die Ermittlungsergebnisse der Behörden und die monatelange Vorbereitung des Angriffs in den USA. SPIEGEL-Recherchen unter Bekannten der Täter, bei Sicherheitsbehörden und Überlebenden aus den beiden Türmen des Wold Trade Center machen es möglich, den Ablauf des Massenmords an über 4000 Menschen aus 62 Ländern minutiös zu rekonstruieren.

# Das Protokoll des Irrsinns

## Was wirklich geschah beim Angriff auf Amerika

**NEW JERSEY, 11. SEPTEMBER, 4.40 UHR**
Jan Demczur braucht keinen Wecker. Er muss raus, denn er hat einen Plan. Der Tag, der Monat, das Jahr, sein Leben sind aufgeteilt in Flächen, in Glasflächen. Demczur arbeitet sich seit zehn Jahren als Fensterputzer durch das World Trade Center. Er macht es sauber, immer wieder von vorn, auch am Wochenende, unaufhörlich. Das sieht sein Plan vor. Demczur hat einen weiten Weg hinter sich, und er ist noch nicht am Ziel. Irgendwann will er ein richtiger Amerikaner sein. Deshalb muss er früh raus.

Jan Demczur ist 48 Jahre alt, er hat einen polnischen Akzent, ein polnisches Gesicht und ein amerikanisches Haus, das ihm zur Hälfte gehört. Er hat zwei Töchter und eine Frau, die noch schlafen. Natürlich schlafen sie noch. Es ist Dienstag, er wird im 48. Stock anfangen. Wie immer am Dienstag. Er hat Monatspläne, Wochenpläne und Tagespläne, die er sich selbst ausarbeitet. Sie geben ihm die Glasfläche, er entwickelt den Plan. Er macht das jetzt schon zehn Jahre lang, er verschwendet keine Zeit mehr.

Demczur geht leise ins Badezimmer, er rasiert sich. Dann zieht er sich an. Er trägt eine Krawatte, wenn er zur Arbeit geht. Er findet, dass sich das gehört, er arbeitet im berühmtesten Haus der Welt, zusammen mit Geschäftsleuten. Der US Highway 78 dort draußen summt bereits, aber jetzt, kurz vor fünf, hört man Pausen zwischen den einzelnen Autos, die auf den Holland-Tunnel zurollen und aus ihm hinaus. Noch 20 Minuten, dann verschwinden die Pausen in einem Geräuschbrei. Demczurs kleines Haus steht nur drei Straßen von der Autobahn entfernt. Es ist laut, aber es gibt einen Baum vor dem Fenster.

Um 5.20 Uhr zieht Demczur die Wohnungstür hinter sich zu. Niemand hat irgendetwas von ihm gehört. Alle schlafen.

**PORTLAND, CIRCA 5 UHR**
Das Geräusch kleiner Flugzeuge begleitet Mohammed Attas letztes Erwachen in einem Hotel, 160 Kilometer nordöstlich von Boston, 450 Kilometer nördlich von New York. Seit fünf Uhr surren Cessnas und Pipers um die zwei Rollfelder des Flugplatzes von Portland.

Attas Nichtraucherzimmer im „Comfort Inn"-Motel ist eingerichtet mit pseudo-andalusischem Stilmobiliar, dunklen Kommoden und üppigen Nachttischen, die Bettpfosten wie gedrechselt, Sessel und Decken sommerlich bunt.

Zur Tür hin geht es rechts zu Toilette und Badewanne, links ist ein Waschtisch eingelassen, über der Nische flimmert giftiges Neonlicht. *Verlasse die Wohnung nicht, bevor du gewaschen und sauber bist, denn die Engel werden dir vergeben, wenn du sauber bist.* Das sagt die Attentäterfibel, die man später in einer Reisetasche Attas finden wird.

Hält sich Atta an die Gebote der Fibel, dann rasiert er sich an diesem Morgen, schöpft sich Wasser ins Gesicht, säubert sich zum letzten Mal. Wickelt er auch die Motelseife aus dem blassbraunen Wachspapier? Benutzt er die flachen Stücke, 28,3 Gramm schwer, das eine gedacht fürs Gesicht, das andere beschriftet mit „Deodorant"? Riecht Mohammed Atta am Tag seines Selbstmords fruchtig nach dem „Botanical Shampoo" der Comfort-Inn-Kette?

Um 5.33 Uhr gibt er an der Rezeption die hellblaue Schlüsselkarte seines Zimmers ab. An seiner Seite ist Abd al-Asis al-Umari, mit dem er das Doppelzimmer geteilt hat. Sie frühstücken nicht, sie verlassen das Motel zügig. Draußen wartet ein blauer Nissan Altima, Kennzeichen: Massachusetts 3335VI, gemietet bei Alamo Rental Cars in Boston. Kurz darauf fährt der viertürige Nissan in das Parkhaus am Flughafen.

Um 5.43 Uhr checken Atta und Umari im Souterrain des gestreckten Stahl-Glas-

EDGAR ZIPPEL / DAS FOTOARCHIV (L. O.); NAUDET JULES / GAMMA / STUDIO X (5); ROBIN MARIN / AP (R. U.)

## Gottesflieger Die mutmaßlichen Attentäter des 11. September

### American Airlines 011
Boston–Los Angeles, Boeing 767
**Maschine raste um 8.45 Uhr in den Nordturm des World Trade Center**

**Mohammed Atta**
**Pilot und Anführer**
geboren 1968
Nationalität: Ägypten

**Abd al-Asis al-Umari**
**Kämpfer**
geboren 1979
Nationalität: Saudi-Arabien

**Wail al-Schari**
**Kämpfer**
geboren 1973
Nationalität: Saudi-Arabien

**Walid M. al-Schari**
**Kämpfer**
geboren 1978
Nationalität: Saudi-Arabien

**Satam al-Sukami**
**Kämpfer**
geboren 1976
Nationalität: Vereinigte Arabische Emirate

### United Airlines 175
Boston–Los Angeles, Boeing 767
**Maschine raste um 9.03 Uhr in den Südturm des World Trade Center**

**Marwan al-Shehhi**
**Pilot und Anführer**
geboren 1978
Nationalität: Vereinigte Arabische Emirate

**Fajis Ahmed**
**Kämpfer**
geboren 1977
Nationalität: Saudi-Arabien

**Ahmed al-Ghamdi**
**Kämpfer**
geboren 1979
Nationalität: Saudi-Arabien

**Hamsa al-Ghamdi**
**Kämpfer**
geboren 1980
Nationalität: Saudi-Arabien

**Mohald al-Scheri**
**Kämpfer**
geboren 1979
Nationalität: Saudi-Arabien

### American Airlines 077
Washington–Los Angeles, Boeing 757
**Maschine stürzte um 9.43 Uhr in das Pentagon**

**Hani Hanjour**
**Pilot und Anführer**
geboren 1972
Nationalität: Saudi-Arabien

**Chalid al-Midhar**
**Logistiker**
geboren 1975
Nationalität: Saudi-Arabien

**Nawaf al-Hamsi**
**Logistiker**
geboren 1976
Nationalität: Saudi-Arabien

**Madschid Mukid**
**Logistiker/Kämpfer**
geboren 1977
Nationalität: Saudi-Arabien

**Salim al-Hamsi**
**Kämpfer**
geboren 1981
Nationalität: Saudi-Arabien

Baus ein, Flug US 5930, von Colgan Air ausgeführt für US Airways, nach Boston.

Um 5.45 Uhr passieren sie eine Etage höher die Sicherheitsschleuse. Das Röntgenbild ihrer Taschen wirkt auf niemanden beunruhigend.

**NEW JERSEY, 5.30 UHR**

Fensterputzer Jan Demczur läuft zehn Minuten lang durch sein kleines Viertel bis zum Pendelzug, der ihn von New Jersey nach Manhattan bringt. Die Einfahrt vor seiner Garage schimmert noch feucht, in der Nacht ist ein Unwetter heruntergegangen. Der Tag wird es vergessen machen, nirgendwo wechselt das Wetter so schnell wie in New York. Schon gar nicht in Polen. Es soll schön werden heute, sagt der Wetterbericht. Jan Demczur atmet die Morgenluft ein. Er ist seit ein paar Jahren nicht mehr abhängig vom Wetter, denn er arbeitet nur noch drinnen. Das ist ein Privileg, er ist der Dienstälteste von 35 Fensterputzern, die seine Firma „American Building Maintenance“ im World Trade Center beschäftigt.

Es ist eine Arbeit mit hoher Fluktuation, die meisten Fensterputzer sind erst seit kurzem in Amerika. Es gibt Jugoslawen, Albaner, Türken, Iren – aber nur einen Polen. Zwei seiner Kollegen bedienen die Fensterputzmaschinen, die oben auf den Türmen stehen. Demczur hat das vor Jahren auch gemacht. Man hat einen guten Blick von dort, aber es ist langweilig. Nur die obersten zwei Stockwerke und die untersten neun müssen mit der Hand gereinigt werden. Dorthin reichen die Maschinen nicht. Aber Jan Demczur muss nicht mehr raus. Seit drei Jahren ist er nur noch im Nordturm unterwegs. Er hat sich spezialisiert.

Im Pendelzug nach New York gibt es um diese Uhrzeit noch freie Sitzplätze. Um 5.50 Uhr verlässt Jan Demczur den Zug im fünften Untergeschoss des World Trade Center. Auf Rolltreppen fährt er nach oben. Er ist fast allein hier, die Geschäfte

**United Airlines 093**
Newark – San Francisco, Boeing 757
**Absturz um 10.10 Uhr bei Shanksville, Pennsylvania**

**Ziad Jarrah**
**Pilot und Anführer**

geboren 1975
Nationalität: Libanon

**Ahmed al-Hasnawi**
**Kämpfer**

geboren 1980
Nationalität: Saudi-Arabien

**Ahmed al-Nami**
**Kämpfer**

geboren 1977
Nationalität: Saudi-Arabien

**Said al-Ghamdi**
**Kämpfer**

geboren 1979
Nationalität: Saudi-Arabien

FOTOS: FBI/DDP, GETTY IMAGES

DER SPIEGEL

im unterirdischen Einkaufszentrum sind noch geschlossen. Um 5.54 Uhr zieht er seine Karte durch die Stechuhr im ersten Untergeschoss des Nordturms. Demczur fährt mit dem Fahrstuhl in den dritten Stock, wo sich die Fensterputzer umziehen. Er hat einen Spind mit seinen Arbeitssachen und seinem „Werkzeug“: Eimer, Lappen, Spülmittel, Gummischrubber. Es sind ein paar Kollegen da, nicht alle. Sie haben unterschiedliche Anfangszeiten, und nicht selten verschläft jemand. Jan Demczur trifft Rako Cami, einen Albaner, der die Maschine auf dem Dach des Südturms bedient, und Fabian Zoto, der jeden Morgen im Restaurant „Windows on the World“ Fenster putzt, bevor die ersten Gäste kommen. Der Stammfahrer für die Maschine auf dem Nordturm hat Urlaub, seine Vertretung scheint wieder mal verschlafen zu haben.

Es ist nicht einfach, zuverlässige Leute zu finden. Sie reden ein bisschen, nicht viel, es ist früh. Jan Demczur legt die Krawatte ab, niemand hat sie gesehen, aber darauf kommt es nicht an. Er hängt sie in den Schrank. Er kämmt sich noch mal, er trägt einen Seitenscheitel, er trug ihn schon als kleiner Junge.

**PORTLAND, 6 UHR**

Nach einer 14-minütigen Wartezeit am Gate 11 besteigen Mohammed Atta und Abd al-Asis al-Umari die mit Propellern getriebene 19-sitzige Beech 1900, Flugziel Boston, Massachusetts.

Um 6.04 Uhr, leicht verspätet, hebt die Maschine ab, hinein ins Zwielicht über der Casco Bay vor Portlands Küste. Atta und Umari sitzen, von arglosen Pendlern umgeben, nebeneinander. Um 6.17 Uhr beginnen die Strände zu glitzern. Es wird ein glasklarer Tag, wolkenlos, warm und still. *Der Himmel lächelt, mein junger Sohn*, sagt die Attentäterfibel. *Öffne dein Herz, heiße den Tod willkommen.*

Tags zuvor, am späten Nachmittag erst, sind die beiden heraufgekommen nach Maine, haben den Mietwagen am Bostoner Flughafen bestiegen, haben am Airport den großen Kreisverkehr zur Bundesstraße 1A genommen, ließen Autoverkaufshallen, Möbelhäuser, Waschanlagen links und rechts liegen, Dunkin’ Donuts, Wendy’s, viele Cash&Carry-Märkte: Amerika zog an ihnen vorbei wie ein einziger Supermarkt.

Zwei Stunden dauerte die Tour auf den sechs bis acht Spuren der Interstate 95 durch Massachusetts, New Hampshire, hinein ins südliche Maine. Der Nissan schwamm im Strom des ruhigen Verkehrs, ein gemächliches Fahren, sie überquerten die Piscataqua-Brücke auf ungefähr halber Strecke und erreichten Süd-Portland kurz nach fünf Uhr. Im Comfort Inn, Maine Mall Road 90, meldeten sich Atta und Umari um 17.43 Uhr an. Weil sie am nächsten Morgen sehr früh abreisen würden, zahlten sie im Voraus 149 Dollar Zimmermiete, dann begann ihr letzter Abend.

Sie verbrachten ihn wie Leute, die ein langes Leben vor sich und viel Zeit totzuschlagen haben. Im Auto fuhren sie auf den Hauptstraßen herum, rechts und links bläulich schimmernde Supermärkte, Hamburger-Drive-Thrus und Autohäuser. Zwischen 20 und 21 Uhr wurden sie bei Pizza-Hut an der Maine Mall Road 415 gesehen. Fast Food war ihr letztes Abendmahl.

Um 20.31 Uhr machte die Kamera im Fast-Green-Geldautomaten auf dem Parkplatz von „Uno’s Chicago Bar & Grill“ Bilder von den beiden: Umari ist im Vordergrund zu sehen, er zieht Grimassen, schneidet ein Gesicht gespielter Ratlosigkeit, dann lacht er breit und gut amüsiert.

**„Der Himmel lächelt, mein Sohn. Öffne dein Herz, heiße den Tod willkommen.“**

Atta steht hinter ihm, ein kleiner Mann mit flächigem, immer gelangweiltem Gesicht, auf den Videobildern grau verwaschen. Beide werden gefilmt durch einen Spiegelstreifen über dem Bedienfeld des Automaten. Sie sehen aus wie zwei Kumpel, die an einem Samstagabend das Geld für ihre Sauftour ziehen: Jedermänner, Durchschnittstypen, höchstens kleine Ganoven.

Im Wal-Mart von Scarborough, südlich von Portland, Payne Road 451, machte Atta seinen letzten Einkauf zwischen 21.22 und 21.39 Uhr. Kameras zeigen ihn beim Hinein- und Hinausgehen an den Glastüren des Supermarkts, er trägt ein schwarzweißes Poloshirt, beim Verlassen hat er eine Plastiktüte in der Hand.

Danach erfasst sie in dieser Nacht keine Sicherheitskamera mehr, kein Augenzeuge sieht sie. Sie kehren ins Comfort Inn zurück, irgendwann. Ein abnehmender Mond geht auf in sternklarer Nacht um 22.36 Uhr.

*Am Abend bevor du deine Tat verübst: Rasiere das gesamte überschüssige Haar von deinem Körper, parfümiere deinen Körper. Rezitiere die Verse über Vergebung. Entsinne dich, dass du in dieser Nacht zuhören und gehorsam sein sollst, denn du wirst mit einer ernsten Situation konfrontiert werden. Stehe in der Nacht auf und bete für den Sieg, dann wird Gott alles leicht machen und dich beschützen. Um fünf Uhr ist die Nacht vorbei. Der 11. September ist da.*

Fünfzig Minuten braucht das Propellerflugzeug bis Boston, der Flug verläuft reibungslos, es gibt in Plastik eingeschweißte Sandwiches, Kaffee und Limonaden. Touristen könnten Atta und Umari sein, Handelsvertreter, Sportfunktionäre. Ihre Tarnung ist gut. Sie spielen, seit Jahren schon, mit den Masken der Angepassten, der säkularen Muslime. Atta trägt ein leuchtend blaues Hemd mit halben Ärmeln, Umaris Hemd ist beige, ihre Schultertaschen sind mittelgroß, ihre Haare normal kurz, keine Bärte, kein Schmuck.

*Sobald du das Flugzeug betrittst und dich auf deinen Sitz setzt, entsinne dich dessen, was dir zu einem früheren Zeitpunkt gesagt wurde. Gott sagt, dass du, wenn du durch einige Ungläubige umgeben bist, still sitzen und dich entsinnen*

*sollst, dass Gott dir den Sieg auf Erden ermöglichen wird.*

Atta und Umari haben eine Verabredung mit Gott. Seit Jahren schon. Die Ausbildung war hart und fordernd. Nun ist es so weit. Es ist Dienstag, der 11. September. Zu spät, um sie noch aufzuhalten. In ein paar Minuten werden sie einsteigen in die Todesmaschine.

Wie konnten die Angreifer so lange unentdeckt leben im verhassten Land der Gottlosen, ausreisen, einreisen, bleiben? Wer gab ihnen Wohnungen? Wer machte sie zu Piloten? Was suchten sie in schmuddeligen Motels am Ende des Las-Vegas-Strips? Warum stritten sie kurz vor dem großen Tag der Tat in schmierigen Bars um Rechnungen kleiner als 50 Dollar? Was wären die Attentäter ohne die Passfälscher von Church Falls, Virginia? Und hätte Josh Strambaugh, Sheriff von Broward County, den ganzen Spuk verhindern können, damals, am 26. April 2001, als er Mohammed Atta ohne Führerschein in einem roten Pontiac anhielt?

**NEWARK, 3. JUNI 2000**

15 Monate bevor Mohammed Atta die Boeing in den Nordturm des World Trade Center jagen wird, betritt er an einem warmen, sonnigen Samstag das erste Mal die Vereinigten Staaten; auf dem Flughafen von Newark, im US-Bundesstaat New Jersey. Mohammed Atta, 33, ist Ägypter, Sohn eines Rechtsanwalts aus Kairo, der ihn zum Judenhass erzogen hat. Das FBI geht davon aus, dass er vor seiner Ankunft in den Vereinigten Staaten einige Tage in Prag verbracht hat. Er soll dort einen irakischen Agenten getroffen haben.

Marwan al-Shehhi, der mutmaßliche Pilot der Maschine, die in den Südturm stürzen wird, ist am 29. Mai 2000 mit einer Sabena-Maschine aus den Vereinigten Arabischen Emiraten über Belgien in die USA eingereist. Wie Atta landet er in Newark. Wie Atta besitzt er ein HM1-Studentenvisum, das ihm den Besuch einer Flugschule erlaubt. Shehhi, 23, geboren in den Vereinigten Arabischen Emiraten als Sohn eines islamischen Predigers, kam als 18-Jähriger mit einem Militärstipendium nach Deutschland, lernte in Bonn am Goethe-Institut Deutsch, besuchte ein Studienkolleg, zog später nach Hamburg.

Am 27. Juni kommt auch Ziad Jarrah, der mutmaßliche Pilot des Flugzeugs, das in Pennsylvania abstürzen wird, in Atlanta an. Jarrah, 27, ist Libanese aus gutem Haus, ein Sonnyboy, der gern trinkt und fleißig studiert.

Jarrah besitzt auch ein Studentenvisum, und die Menschen, die ihm im kommenden Jahr begegnen, finden, dass er federnd durchs Leben geht. Wie einer, dem eine Last von den Schultern genommen wurde, wie einer, der sich nicht mehr fragen muss, was der Sinn des Lebens ist.

RICK FRIEDMAN

**Atta-Hotel in Portland**

RICK FRIEDMAN

**Fast-Food-Restaurant in Portland**

REUTERS

Terrorist Atta

Die drei kennen sich aus Hamburg. Dort haben sie Deutsch gelernt, Elektrotechnik, Stadtplanung und Flugzeugbau studiert, dort sind sie zu fanatischen Muslimen geworden, dort ist in ihnen der Plan gereift, mitzuwirken an etwas, was die Welt noch nicht gesehen hat. *Wenn die Arbeit getan und alles gut verlaufen ist, werden sich alle die Hände reiben und sagen, dass dies eine Aktion im Namen Gottes war.*

Vor ihrer Einreise in die USA haben die drei ihre Pässe in Deutschland als verloren gemeldet. Verdächtige Auslandsaufenthalte in „Schurkenstaaten“ sind nun aus ihren Pässen und aus ihrem Lebenslauf getilgt – das ist gut, denn die drei sind nicht in die USA gekommen, um den amerikanischen Traum zu träumen.

Wenig später nehmen die drei Kontakt zu Hani Hanjour auf, dem mutmaßlichen Piloten der Maschine, die ins Pentagon einschlagen wird. Der 27-Jährige stammt aus Saudi-Arabien und war bereits 1991 das erste Mal in den USA.

15 Monate vor dem Angriff auf die USA sind die wichtigsten Mitglieder der vier Terrorteams in den Vereinigten Staaten angekommen, die vier Piloten und Anführer. Atta, Jarrah und Shehhi bleiben an der Ostküste, in Miami. Hanjour verbringt das kommende Jahr vor allem im Westen des Landes, in Kalifornien und Arizona. Die Aufgabe, die sie in den kommenden Monaten lösen müssen, lautet: Lernt, ein Flugzeug zu fliegen.

**VENICE, FLORIDA,**
**AUGUST BIS DEZEMBER 2000**

Mohammed Atta und Marwan al-Shehhi parken ihren Wagen auf dem Rasen der Flugschule Huffman International. Vor ihnen liegt das flache, einstöckige Gebäude, in der Mitte die Rezeption, links die Büros der Fluglehrer, rechts führt ein schmaler Gang ins „Cockpit Café“. Es riecht hier immer noch nach Kaffee und Hamburgern. Durch die Fenster des Cafés können die Besucher den Übungsmaschinen beim Starten und Landen zuschauen. Niemanden wundert es an diesem August-Tag, dass sich zwei Männer mit arabisch klingenden Namen zum Flugunterricht anmelden. Das kommt hier häufig vor.

Die Ausbildung zum Piloten einer Verkehrsmaschine kostet rund 20 000 Mark, dauert ungefähr vier Monate und sichert vielen Flugschülern in ihren Heimatländern einen guten Arbeitsplatz. Nach bestandener Prüfung haben die Flugschüler rund 250 Stunden am Steuerknüppel eines Flugzeugs verbracht, sie sind in der Lage, einen Airbus zu fliegen oder eine Boeing. Rudi Dekkers, Fluglehrer und Besitzer der Huffman Flugschule, ist stolz darauf, dass die Vereinigten Staaten von Amerika die Piloten der Welt ausbilden.

Atta und Shehhi beginnen ihre Ausbildung in einer Cessna 152, einer einmotorigen Propellermaschine, die in Amerikas

**Fast Food als letztes Abendmahl: Amerika zog an ihnen vorbei wie ein einziger Supermarkt.**

Flugschulen so allgegenwärtig ist wie in deutschen Fahrschulen der Golf. Die Cessna 152 ist ein gutmütiges Flugzeug. Sie verzeiht die meisten Fehler, und es braucht eine große Portion Unfähigkeit, um mit ihr in Schwierigkeiten zu geraten.

Atta lernt. Er lernt, den Hauptschalter umzulegen, den Anlasser zu betätigen, zu beschleunigen, nach 250 Metern am Steuer zu ziehen und mit der Maschine in die Luft zu steigen. Er lernt Linkskurven, Rechtskurven, hinabzugleiten und wieder zu landen. Atta schlägt sich durch das Symboldickicht der Flugkarten, übt das Navigieren, er lernt, wie sich ein Pilot mit Fluglotsen im Tower korrekt unterhält, wie er sich anmeldet und abmeldet, er lernt, einen Wetterbericht zu interpretieren, und er stellt sich bei all dem nicht blöd an.

Im Laufe der Ausbildung steigt Atta von der Cessna 152 um auf eine Piper Warrior und schließlich auf eine zweimotorige Maschine. Wie alle anderen Flugschüler bringt Atta sich die Theorie des Fliegens, verpackt in drei dicke Bücher, selbst bei.

Rudi Dekkers mag Atta nicht besonders. Atta läuft oft schlecht gelaunt zwischen den Flugzeugen herum und macht allen klar, dass er nicht hier ist, um Freundschaften zu schließen. Nach einer Weile geht Dekkers Attas mürrisches Gesicht auf die Nerven. Er nimmt Atta beiseite, rät ihm, seine Einstellung zu seinen Mitmenschen gehörig zu überdenken.

Im Oktober wechseln Atta und Shehhi für drei Wochen zur „Jones Aviation Flying Service“ in Sarasota, Florida. Wieder fallen sie unangenehm auf; Fluglehrer Tom Hammersley: „Atta wusste alles besser.“ Sie kehren zurück zu Huffman. Auch Anne Greaves findet Atta unsympathisch. Sie ist eine Flugschülerin und fliegt häufig mit ihm, und wenn sie mit ihm im Cockpit sitzt, möchte sie manchmal mit ihrer Hand vor Attas Gesicht wedeln, um ihn aus der beängstigenden Starre zu holen, in die er beim Fliegen verfällt. Atta erinnert sie an einen Roboter. Shehhi ist das genaue Gegenteil von Atta. Greaves vergleicht Shehhi mit einem tapsigen Bären, der immer lacht und Atta folgt wie dessen Leibwächter.

Zu Beginn ihrer Ausbildung wohnen Atta und Shehhi im Haus des Ehepaars Voss. Das Haus liegt am Rand der Stadt, und ihm ist anzusehen, dass Charles Voss und seine Frau Drucilla, genannt Dru, vom Leben vor allem eins erwarten: Frieden.

Vor ihrem Haus steht ein schneeweißer Brunnen aus Gips, am Fuß des Brunnens

PAT WELLENBACH / AP

**Attentäter Atta, Umari vor einem Geldautomaten in Portland (am 10. September)**

tanzen ein paar feiste Engelchen. Charles und Dru Voss sind stolz auf ihren Brunnen. Nachts beleuchten ihn Scheinwerfer. Hinter dem Brunnen liegt schneeweißer Kies, er zieht sich um die Front des Hauses wie eine Verteidigungslinie. Die Tür wird von weiteren Gipsfiguren geschützt. Auch sie sind weiß und werden beleuchtet.

Mohammed Atta und Marwan al-Shehhi bleiben nur kurz hier. Charles Voss ärgert sich über das überschwemmte Badezimmer und darüber, das seine Untermieter mit tropfnassen Haaren durchs Haus laufen. Nach einer Woche sagt er ihnen, dass es Zeit für sie sei, sich ein neues Zimmer zu suchen. Vier Monate nach Beginn ihrer Ausbildung erhalten Mohammed Atta und Marwan al-Shehhi ihre Pilotenlizenzen.

Ebenfalls in Venice und zur selben Zeit hat Ziad Jarrah das Fliegen gelernt. Er beginnt seinen Unterricht im „Florida Flight Training Center“, einer Flugschule, genau so klein und unscheinbar wie die von Rudi Dekkers. Auch er lernt in einer Cessna 152.

Arne Kruithof, der Eigentümer des Florida Flight Training Centers, mag Jarrah. Kruithof hätte sich ohne Zögern von Jarrah fliegen lassen. Jarrah ist immer pünktlich, meist gut gelaunt, er hilft anderen, wenn sie Probleme haben; sind sie deprimiert, muntert er sie auf.

Seine Mitschüler fotografieren ihn. Jarrah, wie er lacht. Jarrah, wie er feiert und alle anderen ansteckt mit seiner Fröhlichkeit. Auf einem Gruppenbild steht er fast genau in der Mitte, als wäre er der Mann, um den sich alles dreht. Abends sitzen Flugschüler und Fluglehrer oft zusammen im „44th Squadron“, einer Bar gleich neben der Flugschule.

Kruithof glaubt, dass Piloten sich wohl fühlen müssen in der Gesellschaft anderer. Seinen Schülern hält er Vorträge über die Teamfähigkeit des modernen Piloten, über seine Vorbildfunktion, seine Selbstdisziplin und die Tatsache, dass herumliegende Bierdosen im Zimmer eines Flugschülers nicht akzeptabel seien.

An der Wand hinter seinem braunen durchgesessenen Sofa hat er ein Fax aufgehängt. Es stammt von einer europäischen Fluglinie, es ist nur eine Seite, aber es stellt viele Fragen. Ist der Kandidat zuverlässig? Ist er fähig, im Team zu arbeiten? Ist er selbstkritisch? Ist er durchsetzungsfähig? Was sind seine Schwächen?

Kruithof bekommt regelmäßig Anfragen wie diese. Er ist nicht nur Fluglehrer, er ist auch ein Richter, der über seine Schüler urteilt, wenn sie sich bei einer Fluglinie um einen Posten im Cockpit bewerben. Über Ziad Jarrah hat Kruithof sein Urteil schnell getroffen: der perfekte Kandidat.

**Sie sehen aus wie Kumpel, die an einem Samstagabend Geld für ihre Sauftour ziehen.**

Jarrahs Mission in Amerika ist so schwierig wie die der anderen Verschwörer. Er muss in der Lage sein, über ein Jahr lang im Land des Feindes zu leben. Er muss bereit sein, dem Feind zu gehorchen, sich von ihm unterweisen zu lassen in all den Fertigkeiten, die er und die anderen Attentäter brauchen, um ihre Mission durchzuführen. Er muss bereit sein, den Feind kennen zu lernen, mit ihm zu feiern, zu lachen. Und ihn dann immer noch töten können.

Auch Jarrah besteht seine Flugprüfung ohne Probleme.

### SCOTTSDALE, ARIZONA, AUGUST BIS DEZEMBER 2000

Hani Hanjour, dem mutmaßlichen Piloten der Maschine, die ins Pentagon stürzte, bereitet das Fliegenlernen größere Schwierigkeiten.

Hanjour lebt während seiner Flugausbildung in Scottsdale, im US-Bundesstaat Arizona, und besucht dort das CRM Airline-Trainings-Center. Die Schule hat einen hervorragenden Ruf.

Hanjour hat mit allem Probleme: mit den Starts, mit den Landungen, mit den Kurven. Er ist nervös und unkonzentriert. Nach drei Monaten intensiven Unterrichts besitzt er nicht einmal die Privatpilotenlizenz, die normal begabte Schüler nach vier bis sechs Wochen erhalten. Die Prüfung zum Verkehrspiloten schließlich besteht Hanjour nur dank sehr vieler Flugstunden und mit viel Glück.

Hanjour, ein zartgliedriger Saudi-Araber mit Dackelaugen und einem spärlichen Oberlippenbart, ist schon seit dem 3. Oktober 1991 in Amerika. Erst in Arizona, wo er an der Universität ein Sprachprogramm absolvierte. Anfang 1992 ging er nach Saudi-Arabien zurück, um im April 1996 erneut in die USA einzureisen – diesmal für immer. Die erste Zeit lebt er bei den Khalils, einer arabisch-amerikanischen Familie in Hollywood, Florida. Über ihren seltsamen Hausgast wissen die Khalils wenig – und ahnen nichts. Adnan Khalil arbeitet als Englischlehrer am örtlichen College, seine Ehefrau Susan, eine typische Mittelstandsamerikanerin, kümmert sich um den dreijährigen Sohn Adam.

Susan hilft dem verzweifelten Hanjour, der bei jeder Gelegenheit knallrot anläuft und kaum ein Wort Englisch spricht, seine Formulare für diverse Flugschulen auszufüllen. Adnan, jovial und heiter, kocht opulente arabische Menüs für Hanjour und ermuntert seinen Hausgast immer wieder, viel Fernsehen zu gucken, um sein Englisch aufzubessern. Was nichts nützt. Susan Khalil hat das Gefühl, als würde Hanjour in einem Schneckenhaus leben. Vor Amerika hat der angehende Pilot höllischen Re-

Flugschule in Venice

Flugschüler Jarrah

**Das Urteil des Flug-lehrers über den Schüler: der perfekte Pilot.**

NAOMI HARRIS (L.); GAMMA / STUDIO X (R.)

spekt, und am deutlichsten ist seine Hilflosigkeit in der Gegenwart von Frauen.

Am ehesten entwickelt Hanjour noch ein Verhältnis zu Adam, dem dreijährigen Sohn der Khalils. Stundenlang spielt er mit dem Knaben, er bringt ihm arabische Worte bei, lässt ihn auf seinem Rücken reiten. Und so oft er kann, besucht er die Dar-Ulum-Moschee, 7050 Pines Boulevard, ein umgebauter Supermarkt, grau und unscheinbar. Susan Khalil, selbst gläubige Protestantin, staunt über die gusseiserne Frömmigkeit ihres Hausgastes. Zu ihrem Mann sagt sie: „Dieser Junge hat irgendein ernstes Problem – aber welches?“

**OPA-LOCKA-FLUGHAFEN BEI MIAMI BEACH, 29. DEZEMBER 2000**

Eine Woche nachdem Atta und Shehhi ihre Pilotenlizenzen erhalten haben, mieten sie im Norden Miamis, in Opa-Locka, für sechs Stunden einen Boeing-727-Simulator. Sie üben vor allem das Fliegen von Kurven. Starts und Landungen interessierten sie kaum. Gemessen an den 250 Flugstunden, die sie hinter sich gebracht haben, sind sie akzeptable Flugzeugführer. Nach allem, was bislang bekannt ist, sitzen Atta und Shehhi danach nie wieder in einem Boeing-Simulator.

So haben, ein dreiviertel Jahr vor dem Anschlag, die Attentäter die erste Aufgabe gelöst. Sie sind in der Lage, die Maschinen zu fliegen, bis zum Attentat werden sie nun immer wieder, in Florida, Georgia und Maryland, Flugzeuge mieten, um im Training zu bleiben.

Nun beginnt die nächste Phase des Unternehmens „Anschlag auf Amerika“: die Vorbereitung der Entführung, das unauffällige Warten auf den Tag X.

Die Finanzierung des rund eine Million Mark teuren Unternehmens steht bereits: Das Geld kommt, wie FBI und CIA herausgefunden haben, per Boten und Überweisungen vor allem aus den Vereinigten Arabischen Emiraten, aber auch aus Ländern wie Bahrain; und es kommt in vielen kleinen Tranchen, um keinen Verdacht zu erregen. Am 4. Juli 2000 beispielsweise gehen auf dem Konto 573 000 259 772 bei der Suntrust Bank in Florida, das Atta und Shehhi eröffnet haben, knapp 10 000 Dollar ein. Absender ist ein gewisser Isam Mansur aus den Emiraten. Am 30. August kommen nochmals 19 985 Dollar, diesmal von „Mr. Ali“, am 18. September desselben Jahres 69 985 Dollar, nun von „Hani“. Insgesamt werden 116 500 Dollar allein auf dieses Konto von Atta und Shehhi geschoben.

Oder: Hamsa al-Ghamdi, einer der Terroristen an Bord der Maschine, die in den Südturm fliegt, eröffnet in Hollywood, Florida, ein Konto, auf das bisher unbekannte Helfer mal 3000 Dollar, mal nur 1000 einzahlen. Per Traveller-Scheck, ausgestellt in Bahrain. Oder über ein Konto bei der HSBC Bank in den Emiraten. Es gehört dem Piloten Shehhi, zwischen Juli 1999 und November gehen hier rund 100 000 Dollar ein, fast immer telegrafisch.

Kleine Summen. Verschiedene Konten. Verschiedene Absender. Nur keine Regelmäßigkeiten. Perfekt.

Für die Organisation des Alltags können die Chefs auf ihre „Logistiker“, wie sie das FBI nennt, zurückgreifen: Sie sollen sich um Wohnungen, Kleidung, Verpflegung kümmern. Es sind zwei Männer, die ebenfalls Piloten werden sollten – aber scheiterten: Chalid al-Midhar und Nawaf al-Hamsi.

Midhar, sehnig, agil und klein gewachsen, stammt höchstwahrscheinlich aus dem Jemen. Hamsi, kräftige Statur, kommt aus Saudi-Arabien. Hamsis Vater, Mohammed Salim al-Hamsi, besitzt in Mekka einen Supermarkt; er ist Hausbesitzer und wohlhabend genug, seinem Sohn eine unbeschwerte Zukunft bieten zu können.

Beide Männer sind schon seit dem 15. Januar 2000 in den Vereinigten Staaten. Zuvor waren sie in Kuala Lumpur, der Hauptstadt Malaysias, wo sie sich mit Verbindungsleuten von Osama Bin Laden getroffen haben.

Die Kuala-Lumpur-Gruppe steht im Verdacht, im Jemen das Bombenattentat auf den Zerstörer USS „Cole“ organisiert zu haben. Von diesem Treffen existiert eine Videoaufzeichnung des malaysischen Geheimdienstes, die, über vielerlei Umwege, in die Hände des CIA gelangen und dafür sorgen wird, dass Midhar und Hamsi auf die „Watch List“ der Einwanderungsbehörden gesetzt werden. Dies geschieht allerdings viel zu spät, nämlich am 21. August 2001, 20 Monate nachdem Midhar und Hamsi bereits in den USA sind – und erst drei Wochen vor dem 11. September.

Flugschule Huffman International in Venice

NAOMI HARRIS (L.)

Cessna-Schulflugzeug

CHRIS O'MEARA / AP

Atta-Fluglehrer Dekkers

**SAN DIEGO, DEZEMBER 2000**

In den USA leben die beiden Logistiker im kalifornischen San Diego, in den hübsch-bescheidenen „Parkwood Apartments", 26401 Mount Ada Road. Hamsis Rufnummer 858-279-5929 ist bis zum heutigen Tag eingetragen im Telefonbuch von San Diego. Die Parkwood Apartments liegen unweit des Commercial Strip von San Diego, und Midhar bewohnt ein Apartment im Erdgeschoss – so wie es das Attentäter-Handbuch der Qaida vorschreibt.

Diese Gebrauchsanleitung des Terrors im Namen Allahs, 180 Seiten dick, stellt auf der ersten Seite klar:

*Nie in der Vergangenheit und nie in der Zukunft wurde und wird ein islamisches Reich durch friedliche Verhandlungen und durch die Zusammenarbeit von Gremien errichtet werden. Islamische Reiche werden errichtet durch den Stift und das Gewehr. Und durch das Wort und die Kugel. Und durch die Zunge und den Zahn.*

**20 000 Mark und vier Monate Ausbildung – und schon kann man eine Boeing fliegen.**

Lektion 4 des Handbuchs erklärt in 22 Punkten, wie ein ordentliches Terroristen-Apartment aussehen sollte. Es darf nicht in der Nähe von Polizeistationen und Behörden liegen. Es darf nicht einsehbar sein für neugierige Nachbarn. Es muss Schlösser haben, die man auswechseln kann. Und es muss im Erdgeschoss liegen, um im Falle eines Überraschungsangriffs noch entkommen zu können. Den angehenden Terroristen wird außerdem empfohlen, ihrem Geschäft zu möglichst normalen Arbeitszeiten nachzugehen, um bei den Nachbarn keinen Verdacht zu erregen.

Was den Logistikern Midhar und Hamsi jedoch nicht ganz gelingen wird.

Zunächst machen sie sich in „Sorbi's Flying Club" verdächtig, weil sie unbedingt Fliegen lernen wollen, aber nicht das geringste Talent haben. Sie bieten Fluglehrer Richard Garza zusätzlich Geld, damit er sie für Düsenflugzeuge ausbildet. Garza lehnt ab, wird auch misstrauisch, meldet sich aber nicht bei CIA oder FBI.

Auch die Nachbarn in den Parkwood Apartments wundern sich über das Gebaren der beiden Araber. Monate nach ihrem Einzug haben Midhar und Hamsi immer noch keine Möbel, sie schlafen auf Matratzen; nie sieht man sie ohne Aktentaschen und Handy am Ohr, gelegentlich lassen sie sich von einer auffälligen Limousine abholen. Bevor jemand die Polizei alarmiert, wechseln Midhar und Hamsi die Wohnung.

Dass sie dann, entgegen der al-Qaida-Terroranweisungen, Unterschlupf im islamischen Milieu suchen, mag man als Hinweis auf ihre gestiegene Nervosität und Eile deuten.

Nachdem die Ausbildung der vier Todespiloten erfolgreich abgeschlossen ist, müssen die Logistiker Midhar und Hamsi vor allem die Ankunft der übrigen Terroristen vorbereiten. Das FBI hat die Terroristen in drei Gruppen eingeteilt: „Piloten" – das sind Atta, Shehhi, Hanjour und Jarrah; „Logistiker" wie Midhar und Hamsi; und schließlich die „Kämpfer", Männer ohne besondere Talente – außer, dass sie in der Lage sein müssen, so viel Crew-Leute und Passagiere wie nötig umzubringen und möglichst Furcht erregend zu wirken, um alle übrigen Menschen an Bord in Schach zu halten.

Müssen diese Männer den ganzen, selbstmörderischen Plan kennen? Nein. Aus der Sicht der Anführer schiene es sogar sinnvoller, die Kämpfer an Bord im Glauben zu lassen, es gehe um eine ganz „normale" Entführung. Je weniger Mitwisser, desto geringer die Gefahr, dass sich einer verquatscht oder die Nerven verliert angesichts seines bevorstehenden Todes.

**DUBAI, MÄRZ 2001**

Wer die zwölf Männer angeheuert hat, ob die vielen Reisen der beiden Piloten Atta und Shehhi, unter anderem nach Madrid, Prag und Amsterdam, dazu dienten, kampferprobte und mordbereite Männer persönlich zu rekrutieren, oder ob sie von Verbindungsleuten der Qaida gestellt wurden, weiß man noch nicht. Sicher aber ist, dass die Kämpfer in dem Zeitraum zwischen März und Juni 2001 einreisen. In kleinen Gruppen, von Dubai aus.

Die Kämpfer sind: Salim al-Hamsi, höchstwahrscheinlich ein Bruder des Logistikers Nawaf al-Hamsi, aus dem saudiarabischen Mekka. Zusammen mit dem Piloten Hanjour und den Logistikern Midhar, Hamsi und Madschid Mukid wird er auf der Maschine sein, die um 9.40 Uhr ins Pentagon stürzt. Mukid ist der Sohn eines Beduinen-Stammesfürsten aus der Nähe von Riad und hat die Jura-Fakultät der König-Saud-Universität besucht.

Es kommen außerdem: Hamsa al-Ghamdi aus der Stadt Baljurschi in der saudi-

COLIN BRALEY / REUTERS

Terroristen-Wohnung in Hollywood, Florida

arabischen Provinz Baha, der einige Monate vor dem 11. September seine Familie ein letztes Mal anruft – sie sollen ihm seine Sünden vergeben und für ihn beten; und der Saudi-Araber Mohald al-Scheri, der ein Semester lang an der Islamischen Universität in Abha studiert hat, dann nach Riad zog und schließlich nach Tschetschenien verschwand. Die beiden landen am 28. Mai 2001 in Miami, sie kommen via London aus Dubai. Ahmed al-Ghamdi, ebenfalls aus Baljurschi, reist am 2. Mai 2001 über London und Washington D. C. ein.

Zusammen mit dem Saudi Fajis Ahmed werden sie, geführt von dem Piloten Shehhi, in den Südturm des WTC rasen.

An Bord der American Airlines 11, die Atta in den Nordturm fliegen wird, sind die Kämpfer: Satam al-Sukami aus den Vereinigten Arabischen Emiraten; die Brüder Walid und Wail al-Schari, Physiklehrer der ältere Wail, Student mit Psychoproblemen der jüngere Walid, beide aus der saudi-arabischen Stadt Chamis Muscheit und zwei von elf Söhnen eines erfolgreichen Geschäftsmanns; außerdem Abd al-Asis al-Umari, ebenfalls Saudi-Araber. Er reist als Letzter in die Vereinigten Staaten ein; wahrscheinlich unter falschem Namen und mit gestohlenem Pass.

Die Maschine, die mit 40 Minuten Verspätung abfliegen wird und später in Shankersville, Pennsylvania, zerschellen soll, hat drei Muskelmänner an Bord. Während Ziad Jarrah, gebürtiger Libanese, das Cockpit übernimmt, werden diese drei Männer mit den Passagieren einen Kampf auf Leben und Tod führen: Said al-Ghamdi, Ankunft in Orlando, Floria, am 27. Juni 2001 aus den Emiraten, Ahmed al-Hasna-

**Sie entwickeln eine verwirrende Choreografie der Wohnungswechsel. Ihr Ziel: Unsichtbarkeit.**

wi und Ahmed al-Nami. Über Nami ist am meisten bekannt: Der 23-Jährige, der am 28. Mai 2001 in Miami landet, brach im August 2000 zu einer Pilgerfahrt nach Mekka auf, seitdem wird er vermisst. Er habe sich, sagen seine Eltern, vor zweieinhalb Jahren zum frommen Eiferer gewandelt und sei sogar Imam, also Vorbeter, an der Moschee von Asir gewesen. Eine hohe Ehre für einen so jungen Mann.

Von den 19 Attentätern kommen 15 Männer aus Saudi-Arabien, die meisten sind Söhne wohlhabender Familien, Söhne von Supermarkt-Besitzern und Stammesfürsten.

Sie kommen aus dem konservativen Königreich, das die heiligen Stätten des Islam hütet und das gleichzeitig Tankstelle der westlichen Wirtschaft ist. Ein Fünftel aller amerikanischen Rohöleinfuhren stammen dorther, als Wortführer der Opec gewährleistet die saudi-arabische Regierung außerdem einen stabilen Preis.

Der regierende Saud-Clan hat geschäftliche Verflechtungen bis in die höchsten politischen Ränge der USA. Gleichzeitig investierte das Land Milliarden von Dollar in den islamischen Befreiungskampf auf der ganzen Welt. Ein Riss, der sich durch das ganze Land zieht, durch viele Familien. Die meisten Väter und Mütter der Soldaten hatten keine Ahnung, was ihre Söhne trieben.

Nirgends sonst konnten arabische Terroristen so leicht Einreise-Visa in die USA bekommen. „Visa an Terroristen auszustellen war meine Aufgabe“, sagt Michael Springman, ehemaliger Chef des US-Konsulats im saudi-arabischen Dschidda. In seiner Zeit ging es um Terroristen, die die CIA und Osama Bin Laden in aller Eintracht rekrutiert hatten und die in den USA für ihren Einsatz in Afghanistan ausgebildet wurden – gegen die Sowjets. Es wird den Terror-Rekruten nur zu recht sein – und gerecht vorkommen –, diese gute alte Tradition nun für ihre Zwecke genutzt zu haben.

**FLORIDA, FRÜHJAHR UND SOMMER 2001**

Logistik für 19 Männer, die nicht aussehen wie Durchschnittsamerikaner, die sich nicht alle verhalten wie Amerikaner, die aber nicht auffallen dürfen, ist eine schwierige Sache. Sie müssen schlafen, frühstücken, sie brauchen frische Socken, Führerscheine, sie müssen Durchfall kurieren und fünf Mal am Tag beten. Sie dürfen keine rote Ampel überfahren, keinen Blinddarmdurchbruch erleiden und in keine Schlägerei verwickelt werden.

Die vier Anführer entwickeln, unterstützt von ihren Logistikern, eine möglichst verwirrende Choreografie des Wohnungswechsels, die nur ein Ziel hat: Unsichtbarkeit.

Erkennbar haben sie aus den Fehlern der Logistiker Midhar und Hamsi in San Diego gelernt, als deren Nachbarn anfingen, Fra-

gen zu stellen. Die Attentäter mieten eine Vielzahl von kleinen Apartments, Motel- und Hotelzimmern, vorzugsweise der billigeren Preisklasse wie das „Bimini“ in Hollywood, Florida. Meistens zahlen sie die Miete im Voraus, 650 Dollar zum Beispiel für eine winzige Wohnung im Obergeschoss in dem schmuddeligen Haus 1818 Jackson Street in Hollywood, Florida, die Atta von Mai bis Juni mietet. Hier wohnen Einwanderer, Späthippies, Studenten, die sich nichts Besseres leisten können. Ein paar arabische Youngster fallen hier nicht auf.

Oder sie beziehen Apartments in bewachten Wohnanlagen, wie der Pilot Shehhi, der sich für 6000 Dollar zwei Monate lang im „Hamlet-Country-Club“, 401 Greenswald Lane, in Delray Beach, nördlich von Miami, einmietet. Hier lebt man so luxuriös wie unauffällig.

Die Attentäter verteilen sich über die dicht besiedelte Ostküste Floridas, wo jeder zweite Ort auf „Beach“ endet und es genügend Flugschulen und Sonne gibt, um im Training zu bleiben. Außerdem verbringen hier Scharen von jungen Touristen ihren Urlaub, junge Araber in Khakihosen und Polohemden fallen hier nicht auf. Den arabischen „Thaub“, ihre beigegelben, knielangen Kittel, tragen sie nur in ihren Hotelzimmern. Und jede Menge Fitness-Clubs gibt’s außerdem: So dass die Attentäter ihre Muskeln trainieren und, wie Jarrah, Kampfsporttraining nehmen können.

**Flugsimulationsspiel von Microsoft mit World Trade Center, Microsoft-Verpackung von „Flight Simulator 98“***

### CORAL SPRINGS, APRIL BIS JUNI 2001

Das „Tara Gardens Condominium“, 10001 West Atlantic Boulevard, dient von Mai bis Juli als Zentrale der Terroristen. Das weiße, zweigeschossige Haus hat 38 Apartments, umstanden von Fächerpalmen.

Atta und Shehhi, die Piloten, haben das Apartment 122 gemietet, für 840 Dollar im Monat. Immer wieder hocken sie vor dem Computer, üben auch mit Flugsimulationsprogrammen. Die sind beliebt unter Gotteskriegern, auch Osama Bin Ladens Kämpfer in Kabul vertreiben sich damit die Zeit – nach der Einnahme der afghanischen Hauptstadt im November wird die Bedienungsanleitung des Microsoft-Programms „Flugsimulators 98“ in den Trümmern des al-Quaida-Lagers gefunden.

Im Laundry Room der Wohnanlage in Coral Springs stehen den Mietern riesige Waschmaschinen zur Verfügung. Hier wird Shehhi oft gesehen, offenbar erledigt er die Wascharbeit für das ganze Team. Nachbarn wundern sich gelegentlich, dass zwei Männer derartig viele Hemden und Hosen verbrauchen. Keiner der Araber wird je am Swimmingpool gesehen; dafür steht Atta oft auf dem Parkplatz, um dort eine Marlboro light nach der anderen zu paffen. Glatt rasiert, Bügelfalten, Button-down-Hemden – Atta wirkt wie ein junger ernsthafter Ingenieur oder Lehrer; etwas grimmig wohl, aber unauffällig.

Die Attentäter haben eine wirksame Abwehr gegen die Neugier und Leutseligkeit der Amerikaner errichtet. Wenn Nachbarn ein bisschen Small Talk mit dem Piloten Shehhi machen wollen, reagiert er betont brüsk. Auch Atta senkt ostentativ den Blick, sobald ein Bewohner des Hauses ihm über den Weg läuft und zum Gruß ansetzt. Auch untereinander wechseln die Männer grundsätzlich kein Wort, sobald sie ihre Wohnung verlassen haben.

Ihre Bilanz im Frühjahr 2001 sieht gut aus: Atta und Shehhi haben die Truppe ausgezeichnet organisiert. Sie sind mal hier, mal dort, hinterlassen kaum Spuren, und wollte man ein Bewegungsdiagramm der Attentäter für das Frühjahr und den Sommer 2001 zeichnen, sähe das Ganze aus wie ein Schnittmusterbogen. 19 Attentäter, die dabei sind, den größten Angriff auf die Supermacht der Welt zu organisieren, bleiben für CIA, FBI und die Polizei unsichtbar. Fast unsichtbar.

### FORT LAUDERDALE, 26. APRIL 2001

Der Inverrary Boulevard ist eine zweispurige Schnellstraße und gehört zum Gebiet des Broward County Sheriffs in Fort Lauderdale. Um kurz vor elf Uhr abends überholt Deputy-Sheriff Josh Strambaugh den Fahrer eines roten Pontiac, Baujahr 1986, in Höhe der „Forrest Trace“-Wohnanlagen. Der Fahrer fährt ein bisschen hektisch, Sheriff Strambaugh knipst die Sirene an, Routinekontrolle. Der Fahrer des Pontiac ist Mohammed Atta.

Für Atta muss es ein heilloser Schreck gewesen sein, als Deputy-Sheriff Strambaugh ans Fahrerfenster pocht und nach den Papieren fragt. Atta hat seinen ägyptischen Führerschein nicht dabei – oder er will ihn nicht zeigen. Der Polizist mustert den Wagen, ihm fallen die arabischen

* Gefunden nach der Eroberung Kabuls in einem Haus Bin Ladens.

**Sie staunt über ihren Untermieter. „Der Junge hat ein ernsthaftes Problem – aber welches?“**

**Flugschüler Hanjour**

TYLER HICKS / GETTY IMAGES (M. U.); GETTY IMAGES (R.)

Sticker auf, er befragt Atta, der kaltblütig bleibt und höflich antwortet.

Attas Glück ist es, dass Deputy Strambaugh zur Road Patrol des Countys gehört, nicht zum Traffic Enforcement, der Motorradstaffel, deren Job es ist, so viele dollarschwere Strafzettel wie möglich auszustellen. Außerdem hat Strambaughs Dienst gerade eben begonnen, die Nachtschicht geht von 22.45 Uhr bis morgens 6.45 Uhr.

Deputy Strambaugh belässt es bei ein paar väterlichen Ratschlägen und einer Verwarnung. Atta soll genau 30 Tage später, um Punkt 8.45 Uhr morgens im County West Satellite Courthouse auftauchen und seinen Führerschein vorlegen. Sollte er – wider Erwarten – nicht kommen, würde eine „Warrant“ ausgesprochen, ein Haftbefehl auf Atta, gültig im ganzen Staat Florida. Ein ernst-mahnender Blick des Officers, noch eine beflissene Versicherung von Atta – so muss die Begegnung geendet haben.

Zum festgesetzten Termin Ende Mai taucht Atta nicht auf – obwohl er sich am 2. Mai einen Führerschein des Bundesstaates Florida besorgt hat.

Nun wird sein Name in den Computer der Polizeistellen von ganz Florida eingegeben. Theoretisch haben nun alle Polizisten der 67 Countys in Florida Attas Namen gespeichert.

**DELRAY BEACH, 5. JULI 2001**

Zunächst ist das Warrant nur ein Routinevorgang; kein Sonderkommando schwärmt aus, um einen Mr. Atta wegen dieser Lappalie zu verhaften. Und doch hätte am 5. Juli alles auffliegen können – denn Atta wird an diesem Tag wieder von einem zweiten Sheriff gestoppt, wegen zu hoher Geschwindigkeit.

Diesmal findet das Ganze in Palm Beach County statt, in der Nähe des Städtchens Delray Beach. Diesmal heißt der Polizist Scott Gregory, und diesmal zeigt Atta seinen amerikanischen Führerschein, ausgestellt in Florida am 2. Mai 2001, mit der Nr. A 300 540-68-321-0.

Routinemäßig checkt Gregory die Personendaten. Aus mysteriösen Gründen aber verschweigt der Computer Officer Gregory die Tatsache, dass Atta im Broward County gesucht wird. Der Mann, der in gut zwei Monaten den größten Terroranschlag der Geschichte anführen wird, kommt mit einer simplen Geldbuße davon. „Die Wahrscheinlichkeit, dass der Computer in so einem Moment aussetzt, liegt bei vielleicht zwei, drei Prozent“, sagt Officer John Williams, Dienstleiter der Broward-County-Polizei. Er fügt hinzu: „Verdammt, eigentlich hatten wir ihn schon.“

**FALLS CHURCH, VIRGINIA, 1. AUGUST 2001**

Ein Wagen fährt auf einen Parkplatz in Falls Church, einem Ort im US-Bundesstaat Virginia, am Stadtrand Washingtons. Der Parkplatz grenzt an einen Kiosk, der rund um die Uhr geöffnet ist. Im Innern des Wagens sitzen der Pilot Hani Hanjour und der Logistiker Chalid al-Midhar. Sie sind nicht hier, um Kekse, Käse oder Mineralwasser zu kaufen. Auf dem Parkplatz wird eine Dienstleistung angeboten, die illegalen Einwandern zu Ausweisen verhilft. Hier wartet Luis Martinez-Flores auf Kunden, selbst ein illegaler Einwanderer aus El Salvador.

Um in Virginia in den Besitz eines Ausweises zu kommen, braucht man nicht mehr als einen Bürgen, der mit seiner Unterschrift bezeugt, dass man einen festen Wohnsitz in Virginia hat. Martinez-Flores bietet diese Dienstleistung für 50 Dollar an. Zusammen mit Hanjour und Midhar fährt er zu einem Regierungsgebäude, sie erledigen die Formalitäten,

Am nächsten Tag nutzen Hanjour und Midhar ihre neuen Ausweise, um für die Logistiker Madschid Mukid und Kämpfer Hamsi zu bürgen. Andere Attentäter besorgen sich auf diese Weise ebenfalls neue Papiere.

Diese Ausweise sind ein weiterer wichtiger Bestandteil des Terrorplans. Ohne sie müssten all die, die nicht im Besitz eines amerikanischen Führerscheins sind, am 11. September beim Einchecken ihre arabischen Reisepässe vorzeigen. Und möglicherweise würden sich die Angestellten der Fluggesellschaften wundern über die Vielzahl arabischer Passagiere und unangenehme Fragen stellen.

**„WARRICK’S RENT-A-CAR“, POMPANO BEACH, 6. AUGUST 2001**

Atta und Shehhi, die unter Vorlage ihrer Florida-Führerscheine und ausgedachten Sozialversicherungsnummern bei „Warrick’s Rent-a-Car“ in Pompano Beach einen weißen Ford Escort, Baujahr 1995, und einen blauen Chevy Corsica, Baujahr 1996, gemietet haben, bringen bis zum 9. September in drei Etappen insgesamt 3204 Meilen auf den Tacho, mehr als 5100 Kilometer. Wahrscheinlich, weil die Terroristen jetzt, in der Endphase, keinem Telefon vertrauen.

Die Entscheidung für den Angriff am 11. September fällt wahrscheinlich kurz nach dem Besuch Attas und Shehhis bei Warrick’s Rent-a-Car. Am 8. August versuchen die Logistiker Midhar und Mukid erstmals Tickets für die Todesflüge am 11. September über die Website von American Airlines zu kaufen. Vergebens. Die Software kann manche Angaben nicht verifizieren.

Midhar und Mukid werden ihre Tickets erst später, am 5. September, am Baltimore-Washington-Airport kaufen. Sie bezahlen bar.

**LAS VEGAS, 13. AUGUST 2001**

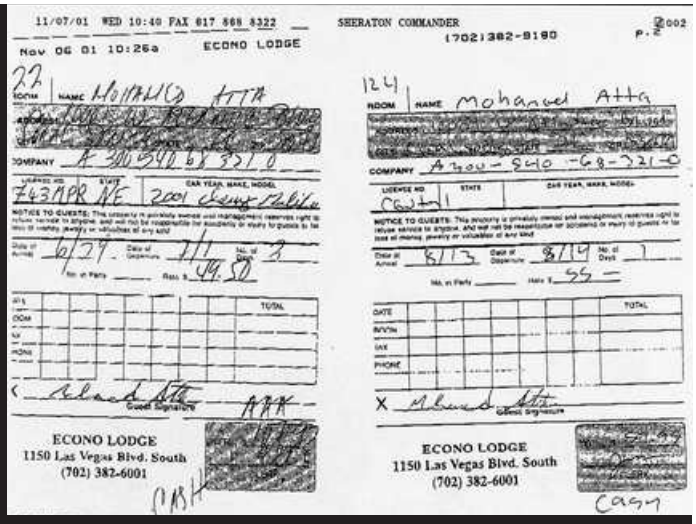
Als Mohammed Atta mit dem Flugzeug in Las Vegas eintrifft, mietet er ein Auto und fährt damit zur Econo Lodge am Las Vegas Boulevard South. Er bucht ein Zimmer für eine Nacht. Er zahlt 59,99 Dollar in bar für den Raum mit der Nummer 124. Atta schließt die Tür auf und hängt das „Do not disturb“-Schild raus.

„Bitte nicht stören“ – beim Gipfeltreffen der Piloten: Die Terroristen müssen jetzt, nachdem die Entscheidung gefallen ist, noch letzte Details abstimmen.

Zwischendurch geht Atta öfter ins Café „Cyberzone“. Er checkt seine E-Mails. „Unreal“, ein Computer-Kriegsspiel, ist bei den Besuchern des Internet-Cafés sehr beliebt. Überall in den Räumen des Cafés sind schwere Bombendetonationen zu hören.

Las Vegas ist eine Stadt des Luxus, der Sucht, der Sünde. Es ist schwer, einen Ort zu finden, in dem sich die USA und ihre

Atta-Hotel „Econo Lodge“ in Las Vegas




Atta-Meldezettel „Econo Lodge“

GAMMA (L.)

Art zu leben ungehemmter feiern als hier, in der Wüste von Nevada. Möglicherweise ist das ein Grund, warum Atta hierher reist. Am 29. Juni war er schon einmal in Las Vegas und in der Econo Lodge, zwei Tage im Zimmer 122.

Nach einem Jahr im Land der Ungläubigen, nach einem Jahr, in dem er mit ihnen zusammen gefrühstückt hat, mit ihnen im Stau stand und zusammen mit ihnen vor der Supermarktkasse wartete, kann er hier in der Econo Lodge am südlichen Ende des Las-Vegas-Boulevard, umgeben von Porno-Videotheken, Pfandhäusern und Strip-Lokalen, Amerika in seiner ganzen grandiosen Verderbtheit besichtigen. Ein asketischer Muslim wie Atta muss dieses Mekka der Gottlosen hassen.

Ziad Jarrah, der mutmaßliche Pilot der Maschine, die in Pennsylvania abstürzen wird, hat keine Lust auf die schlichte Econo Lodge. Er schläft lieber im Norden des Las Vegas Boulevard im „Circus Circus“, einem Hotel, das seine Gäste nach Kräften in dem Glauben unterstützt, ein Leben ohne Spaß sei kein Leben.

Der Pilot Shehhi macht es wie Jarrah: Las Vegas hassen, aber genießen. Er besucht das „Olympic Garden Topless Cabaret“.

Gegen zwei Uhr in der Nacht ähnelt der Club einem irdischen Nachbau des Paradieses, das islamischen Selbstmordattentätern als Lohn für Massenmord versprochen wird. Hinter den beiden schweren Doppeltüren warten allerdings keine 72 Jungfrauen, sondern ein paar hundert Frauen, die drei Dinge wollen: Ihre Kleider abwerfen, sich an Männern reiben und ihnen ihre Brüste vor die Nase halten. Und natürlich wollen sie dafür bezahlt werden.

Der Olympic Garden ist ungefähr so groß wie eine Turnhalle, und wenn er richtig voll ist, riecht es nach Schweiß. Dann sitzen vier-, fünfhundert Männer in dämmrigen Sitzecken, und fast genauso viele Frauen kreisen mit ihren Becken über ihren Köpfen.

Die Frauen nennen sich Valerie, Samantha oder Cindy. Und sie sagen, sie seien hier, weil sie ihren Sohn durchbringen müssen, weil sie das College sonst nicht bezahlen könnten oder weil sie hoffen, hier den Mann ihres Lebens zu treffen.

So ähnlich redet Karen auch. Sie tanzte in jener Nacht für den Piloten Shehhi. Sie trug ein enges Stretchkleid, hatte blonde Haare und im Gesicht ein 20-Dollar-Lächeln. „Der Typ sah ziemlich billig aus“, sagt sie, und sie bedauert nicht, dass er tot ist: „Er hat ein wirklich beschissenes Trinkgeld gegeben.“

### „PANTHER MOTEL“, DEERFIELD BEACH, FLORIDA, 26. AUGUST 2001

Das „Panther Motel“ an der Küstenstraße A1A in Deerfield Beach wird die letzte Station für einige der Attentäter. Der Pilot Shehhi und der Kämpfer Mohald al-Scheri beziehen Zimmer 12 im ersten Stock, die Brüder Schari und Satam al-Sukami, allesamt Muskelmänner, Zimmer 10, gegenüber dem kleinen, nierenförmigen Swimmingpool.

Die Besitzer, Diane und Richard Surma, sind polnische Einwanderer; mit zähem Fleiß haben sie sich in Florida einen bescheidenen Wohlstand erarbeitet. Der 61-jährige Richard Surma züchtet Orangen, am liebsten die Sorte „Honeybell“, und sammelt außerdem Trödel jeder Art: pseudo-afrikanische Masken, pseudo-arabische Wasserpfeifen. Er ist sich auch nicht zu schade, den Müll seiner Motelgäste nach Sammelswertem durchzuwühlen.

**Der Plan steht: Atta holt die anderen Piloten zum Gipfeltreffen nach Las Vegas.**

Die Surmas bemühen sich in ihrem Motel um familiäre Atmosphäre. Sie sind gläubige Katholiken, aber sie wissen auch, dass sie im Geschäftsleben ein Auge zudrücken müssen – nicht selten vermieten sie für 35 bis 40 Dollar ihre Zimmer stundenweise an junge Pärchen, die noch keine eigene Wohnung haben, oder an Geschäftsleute für den schnellen Seitensprung zwischendurch.

In einem Punkt aber versteht Diane Surma keinen Spaß: Wenn mehr Leute im Zimmer leben als dafür bezahlen. Als die Brüder Schari Besuch von Atta bekommen und der sich mit den Männern im Zimmer einschließt, pocht sie wütend an die Tür.

Atta unterbricht ihren Vortrag schon nach den ersten Worten. „Calm down, Lady“, sagt er eisig, „I am just a visitor“ – nur ein Besucher.

Diane Surma, keine ängstliche Frau, wird dabei ganz mulmig zumute. Kalt, durchdringend und irgendwie verächtlich – so wird sie ihrem Mann den Blick des Besuchers schildern. Sie stammelt, sie entschuldigt sich sogar bei Atta für die Störung. Shehhi läuft ihr noch hinterher: Sein Freund sei ein bisschen sehr kühl, er wisse, sie sei hier der Boss, völlig klar – sie wollen ihr bestimmt keine Probleme mehr machen.

Nur ein einziges Mal noch stutzt Richard Surma über seine arabischen Gäste: als er sieht, dass sie zwei Ölbilder an der Wand mit Handtüchern bedeckt haben. Die Bilder, im Format 40 mal 60, sind so erotisch harmlos wie künstlerisch unbedeutend: ein hingekleckstes Porträt eines Mädchens im Unterrock vor einer Jukebox, zwei Mädchen am Strand.

Surma wundert sich. Er versucht, Shehhi, den er unschwer als Anführer der Cli-

**Ein gläubiger Muslim muss dieses Mekka der Gottlosen hassen.**

Terrorist Shehhi

Strip-Club in Las Vegas

SPIEGEL ONLINE ( L.); LAUREN GREENFIELD / PLUS 49 / VISUM (R.)

que identifiziert hat, ins Gespräch zu ziehen – bitte, man könnte die Gemälde ja auch abhängen, wenn seine Gäste sich daran störten. Und ist es vielleicht aus religiösen Gründen? Nein, nein, wimmelt Shehhi den Motelbesitzer lächelnd ab. Auch ein Gespräch über Wasserpfeifen lässt sich mit dem Araber nicht führen. Diese Gäste wollen keinen Small Talk. Am nächsten Tag sind die Handtücher über den Bildern verschwunden.

**„SHUCKUM'S", HOLLYWOOD, FLORIDA, 7. SEPTEMBER 2001**

15 Monate lang haben die Verschwörer alles getan, um nicht aufzufallen. Nun aber fallen sie auf bei ihren Besuchen in Kneipen, Discotheken, Bars: Sie suchen Streit.

Im „Shuckum's" zum Beispiel, 1814 Harrison Street in Hollywood. Das „Shuckum's" ist eine dunkle Kneipe, spezialisiert auf glibberige Austern und so genannte Dolphin-Sandwiches, zu 6,95 Dollar. An der Decke kreiseln Ventilatoren, an der Wand hängen Gummihaie und Schwertfische aus Plastik. Hier schlagen die Piloten Atta und Shehhi und ein dritter Mann aus dem Team am Abend des 7. Septembers fast vier Stunden lang die Zeit tot. Shehhi und der Unbekannte kippen zusammen fünf Wodka-Orangensaft und fünf Cocktails namens „Captain Morgan", gemixt aus Rum, Gewürz und Coca-Cola.

Atta schüttet stattdessen Preiselbeersaft in sich hinein. Und traktiert die ganze Zeit ein Videospiel namens „Golden Tee '97", einen großen, staubigen Kasten, der auf dem Weg zu den Toiletten steht. Eine Partie simuliertes Golfspiel kostet einen halben Dollar.

Die meisten Gäste des Shuckum's ignorieren das Ding; Atta aber spielt stundenlang, konzentriert, fast verbissen. Die besten Spieler dürfen sich mit einem Namenskürzel in die „Golden Tee"-Rangliste eintragen; auf Platz sieben hat sich jemand mit dem Kürzel „Abu" verewigt. Was auf Arabisch so viel bedeutet wie „Vater". Oder auch „Anführer".

Weil die Kellnerin Patricia Idrissi, 38, ihre Schicht beenden will, bringt sie den Männern die Rechnung: 48 Dollar, Trinkgeld nicht inbegriffen.

Die drei Attentäter beschweren sich, werden wütend, die Rechnung sei zu hoch. Idrissi ruft den Manager Tony Amos. Der will die aufgebrachten Männer beschwichtigen. Vielleicht, fragt der Manager, haben sie nicht genug Geld dabei?

Atta gerät erst recht in Rage. „Denkt ihr, wir könnten nicht zahlen?", brüllt er, „wer, denkst du, sind wir? Wir sind Piloten, von American Airlines!" Er zieht ein zusammengerolltes Paket Dollarnoten aus der Hosentasche, Fünfziger und Hunderter, knallt eine 50-Dollar- und eine 1-Dollarnote auf den Tresen, das Trio zieht ab.

Sechs Tage zuvor passierte Ähnliches im „251 Sunrise" in Palm Beach. Der Pilot Shehhi und ein nicht identifizierter Araber trinken Champagner und Whiskey mit drei Mädchen aus West Palm Beach. Am Ende stehen 1100 Dollar auf der Rechnung. „Betrug", brüllt Shehhi, setzt seine Brille ab und macht Anstalten, sich mit den Rausschmeißern zu prügeln.

Auch hier verpufft die Aggression. Shehhi schmeißt ein Bündel Banknoten auf den Tisch, dazu 25 Dollar Trinkgeld, und das Quintett verschwindet wie ein Spuk.

Ein Tag später besucht Shehhi, wiederum mit einem nicht identifizierten Begleiter, die Strip-Bar „The Pink Pony" in Daytona Beach. Sie bestellen einige Bier, schieben den strippenden Mädchen Dollarscheine unters Strumpfband, starren wie hypnotisiert, und nach etwa einer Stunde gehen sie wieder.

So kurz vor dem Anschlag scheinen sie kaum mehr Angst vor der Entdeckung zu haben. Sie fühlen sich unverwundbar, sie sind stark. Sie fordern Amerika heraus.

Ihr wisst nicht, wer wir sind.

Aber wir werden euch ins Mark treffen.

Und ihr ahnt nichts, gar nichts.

**Minneapolis, 16. August 2001**

Amerika ahnt nichts. CIA, NSA, FBI ahnen nicht viel. 15 Monate lang planen islamistische Terroristen den größten Anschlag auf die USA, und die Geheimdienste der Supermacht merken nichts. Die Gotteskrieger greifen nicht von außen an, sie leben mitten unter den Amerikanern. Alles, was sie brauchen für den Anschlag, lernen sie im Land, kaufen sie im Land.