





Teile des abgestürzten "Lauda-Air"-Flugzeugs; Bergetrupps und Polizisten an der Absturzstelle in Suphan Buri.

Absturz im Dschungel

Vor 30 Jahren ereignete sich mit dem Absturz einer "Lauda-Air"-Maschine in Thailand das schlimmste Flugunglück der österreichischen Luftfahrt. Die Polizei war vor große Herausforderungen gestellt.

ot-weiß-rot schimmern die Reste einer Flugzeug-Heckflosse zwischen Bambusstämmen hervor. "Ort des abgestürzten Flugzeugs" steht auf einem Holzschild, "Lauda Airlines Absturzstelle" auf einer Informationstafel daneben. Bilder zeigen Helfer vor einem Flugzeugwrack. Bis heute erinnern Schilder und Flugzeugtrümmer daran, dass in diesem bewaldeten Gebiet bei Suphan Buri, etwa drei Autostunden nordwestlich der thailändischen Hauptstadt Bangkok, vor 30 Jahren ein Flugzeug der österreichischen Fluglinie Lauda Air abstürzte.

Am 26. Mai 1991 gegen 23.17 Uhr Ortszeit verschwand die Boeing 767-300ER mit dem Namen "Mozart" vom Radar der Flugaufsicht, nachdem sie etwa eine Viertelstunde zuvor in Bangkok gestartet war. An Bord der Maschine befanden sich 213 Passagiere und zehn Besatzungsmitglieder. Die Boeing hatte bereits die Reiseflughöhe erreicht, wurde plötzlich in der Luft zerrissen und schlug im unwegsamen Dschungelgelände des Nationalparks Phu Thoei auf. Niemand an Bord überlebte den Absturz. Das Flugunglück ist das bis heute schwerste der österreichischen - und auch der thailändischen - Luftfahrt.

Die Nachricht versetzte Österreich in Schock: Thailand galt als zunehmend beliebte Urlaubsdestination, die abgestürzte Maschine der Fluglinie des ehemaligen österreichischen Formel-1-

Weltmeisters Niki Lauda war erst seit eineinhalb Jahren in Betrieb. Die Maschine war zuerst in Hongkong gewesen und hatte beim Zwischenstopp in Bangkok 88 weitere Passagiere aufgenommen, bevor sie Richtung Wien abhob. An Bord befanden sich mehrheitlich Österreicherinnen und Österreicher; die übrigen Fluggäste stammten überwiegend aus Hongkong, Thailand, der Schweiz und Deutschland. Unter den Passagieren befanden sich auch der Gouverneur der thailändischen Provinz Chiang Mai, ein hoher thailändischer Polizeioffizier und der UN-Drogenbeauftragte Donald McIntosh. McIntosh war seit zweieinhalb Jahren für die Vereinten Nationen in Bangkok stationiert und arbeitete mit der Polizei gegen den Suchtgifthandel im "Goldenen Dreieck" zwischen Thailand, Laos und Burma. Die Provinz Chiang Mai galt als "Heroin-Zentrum".

Anschlagsverdacht. Dass eine relativ neue Verkehrsmaschine – besetzt mit hochrangigen Vertretern der Drogenbekämpfung – so kurz nach dem Start in Flammen aufgehen konnte, nährte rasch Gerüchte, dass es sich bei der Ursache der Katastrophe nicht um ein technisches Gebrechen gehandelt haben könnte: "Lauda-Jet explodiert! War es Bomben-Attentat?" titelte die Kronen Zeitung in ihrer Morgenausgabe am 27. Mai 1991. "Sprengte Drogen-Mafia den Jet der Lauda-air?"

fragte der Kurier in seinem Aufmacher vom 28. Mai 1991. In Österreich wurde ein Strafverfahren gegen unbekannte Täter eröffnet, verbunden mit ersten Schritten zur Entsendung von Antiterror-Fahndern, Kriminaltechnikern und weiteren Spezialisten.

Den Bergungstrupps in Thailand boten sich "Bilder des Grauens und der totalen Verzweiflung", wie Medien berichteten. Trümmer, Gepäckstücke und Leichen waren weit verstreut, die saisonale Regenzeit und große Hitze erschwerten die Arbeiten. Die zuständigen Behörden in Österreich, dem Heimatstaat der Luftlinie, und in den USA, dem Herstellerstaat der Maschine, waren umgehend verständigt worden und entsandten erste Vertreter. Auch Airline-Inhaber Niki Lauda flog nach Thailand und besuchte am 28. Mai 1991 den Absturzort im Dschungel. Ermittler des U.S.-amerikanischen National Transportation Safety Board und weiterer U.S.-Behörden, österreichische Ermittler und Experten, darunter auch Vertreter der obersten Zivilluftfahrtbehörde im Verkehrsministerium, Vertreter der Lauda Air und des Boeing-Konzerns waren vor Ort, um die Untersuchungsarbeit, die federführend bei den thailändischen Behörden lag. zu begleiten. Bald entkräfteten erste Spuren den Verdacht eines Bombenanschlags oder eines Raketenabschusses, sondern deuteten auf eine Triebwerksexplosion hin.

IDKO. Im Bundesministerium für Inneres wurden nach der Absturznachricht Vorbereitungen für die Entsendung einer Expertengruppe getroffen, die vor allem die österreichischen Opfer identifizieren sollte. "Mit einer solchen Zahl an Toten nach einem Unglücksfall hatten wir in Österreich keine Erfahrung", sagt Oberst Franz Kössler. Seit 2006 ist der ehemalige operative Leiter des früheren Büros für Erkennungsdienst, Kriminaltechnik Fahndung der Polizei Wien im Ruhestand, 1991 war er unter den ersten BMI-Beamten, die nach Bangkok flogen. Auch Kriminaltechnik-Spezialist Josef Urban, heute Kontrollinspektor bei der Kulturgutfahndung im Bundeskriminalamt, wurde nach Bangkok entsandt. Er war 1991 in der Gruppe II/D (Kriminalpolizei) der Generaldirektion für die öffentliche Sicherheit tätig und hatte berufliche Vorerfahrung bei der Tatortgruppe in Niederösterreich.

Innenminister Franz Löschnak ersuchte das deutsche Bundeskriminalamt in Wiesbaden um Unterstützung. Dieses verfügte seit 1972 über eine ei-"Identifizierungskommission" (IDKO). Die IDKO hatte bis 1991 bereits elf Einsätze absolviert und Leichen nach größeren Katastrophen identifiziert. Da beim Lauda-Air-Absturz sechs Passagiere aus Deutschland kamen, bestand für die IDKO auch ein formeller Anknüpfungspunkt. 89 Opfer stammten aus Österreich.

Am 29. Mai 1991 startete eine Lauda-Air-Maschine von Wien nach Bangkok. Unter den Fluggästen waren zahlreiche Angehörige von Absturzopfern, die ein Angebot der Lauda Air angenommen hatten, zur Identifizierung nach Thailand zu fliegen. Auch die 31 Mitglieder der deutschen IDKO, die in Frankfurt am Main zugestiegen waren, befanden sich an Bord, dazu kamen Mitglieder der Einsatzgruppe zur Bekämpfung des Terrorismus (EBT) im BMI, Franz Kössler und Josef Urban sowie der Gerichtsmediziner Dr. Christian Reiter. Dieser war noch wenige Stunden zuvor im Seziersaal des Wiener Gerichtsmedizinischen Instituts gestanden, als ihn eine Anforderung des zuständigen Staatsanwalts erreichte. Er sollte vor allem die Untersuchung des Piloten und des Co-Piloten übernehmen, mit den deutschen Gerichtsmedizinern zusammenarbeiten und für Österreich die behördlichen Todesfallbescheinigungen ausstellen. Zum ID-



Sichtung von Opfern: Einsatzkräfte vor der Prosektur in Bangkok.

KO-Team gehörten neben Polizeibediensteten und Gerichtsmedizinern auch Zahnmediziner. "Die deutschen Kollegen sind mit einer komplett auf die Situation in Bangkok ausgerichteten Ausrüstung angereist und sofort nach einem genauen Plan vorgegangen. Diese Professionalität war sehr beeindruckend", bemerkt Reiter.

Gerichtsmedizin. Nach der Ankunft in Bangkok bezogen die Spezialisten Ouartier in einem großen Hotel, das in Gehweite zum Gerichtsmedizinischen Institut lag. "Wir waren nie an der Absturzstelle im Dschungel, unsere Aufgabe war es, die angelieferten Toten zu identifizieren", erklärt Josef Urban. Schaulustige, Hinterbliebene und Medienvertreter standen vor dem Gebäude, als das deutsch-österreichische Team beim Institut eintraf. Die angelieferten Leichen lagen in Bergungssäcken im Hof oder unter Vordächern, ohne Kühlung. "Die Situation war katastrophal", betont Franz Kössler. Das deutsch-österreichische Team war mit bis zu 35 Grad Hitze, 90 Prozent Luftfeuchtigkeit und mehreren Regengüssen pro Tag konfrontiert. "Der Leichengeruch war unbeschreiblich und der Zustand der Körper machte eine Identifizierung zum Teil äußerst schwierig." Ursprünglich wäre dem Team nur ein kleiner, ungelüfteter Raum zur Verfügung gestanden, schließlich konnte vorerst ein Tisch im großen Seziersaal ausverhandelt werden. Bereits am ersten Tag wurden 18 Opfer obduziert. "Es gab Myriaden von Fliegen, wir mussten so schnell wie möglich arbeiten", schildert Gerichtsmediziner Reiter. Alle Toten, die "europäisch aussahen", wurden der Identifizierungskommission ben. "Die übrigen Leichen wurden von den Thailändern identifiziert", sagt Reiter.

An der Absturzstelle im Dschungel waren vielen Toten Schmuck wie Ketten oder Ringe und Uhren abgenommen worden. Zeitungsberichte sprachen von regelrechten "Plünderungen", hinter denen aber vielfach nicht Einheimische, sondern von den Sicherheitsbehörden beauftragte Bergungsfirmen gestanden sein sollen. "Dadurch ist ein hilfreiches Element für die Identifizierung weggefallen", weiß Christian Reiter. In den österreichischen Zeitungen erschienen erste Listen mit Porträts und den vollen Namen von Unglücksopfern - aus heutiger datenschutzrechtlicher Perspektive undenkbar.

Eine Sichtung der Passagierlisten zeigte, dass diese zum Teil unbrauchbar waren. Die Schreibweise von Namen stimmte nicht, Personen, die den Flug nicht angetreten hatten, waren trotzdem noch vermerkt und zu vielen, die erst in Bangkok zugestiegen waren, gab es vorerst nur lückenhafte Informationen. "Wir haben vor allem mit händischen Aufstellungen gearbeitet, ein Computer stand nur im Hotelbüro und der wäre ständig besetzt gewesen", erzählt Franz Kössler. Die österreichische Botschaft in Bangkok bildete beim Krisenmanagement eine wichtige Drehscheibe. Die offizielle Berichterstattung nach Wien lief aufwendig ab,





Absturzstelle der "Lauda-Air"-Maschine im Dschungel von Suphan Buri; "Lauda-Air-Friedhof" im Tha Sadej Sub-Distrikt.

Meldungen mussten über die Botschaftsinfrastruktur mit Fernschreiben oder Fax verschickt werden. Auch internationale Telefonate liefen primär über die Botschaft, sofern sich die österreichischen Kriminalisten nicht gelegentlich das deutsche Satellitentelefon der IDKO ausborgen konnten.

Vermisstenbüro. Bei der Arbeitsaufnahme sah sich das deutsch-österreichische Identifizierungsteam sofort mit den ersten Anfragen von Angehörigen konfrontiert. Die Spezialisten des BMI und des deutschen Bundeskriminalamts waren im selben Hotel untergebracht, wie viele der mit dem gleichen Flieger angereisten Verwandten und Freunde. Täglich kamen weitere Angehörige in Bangkok an. Um die Botschaften bei der Angehörigenbetreuung zu unterstützen, Auskunft über die Arbeit der IDKO zu geben und von den Hinterbliebenen mitgebrachte Unterlagen zu sichten, richtete Oberst Kössler gemeinsam mit seinem deutschen Pendant, Oberrat Geide, in der Empfangshalle des Hotels eine provisorische "Vermisstenstelle" ein. Diese war anfangs für alle Nationen die erste Anlaufstelle. "Eine professionelle Begleitung der Angehörigen hat damals gefehlt, an eine räumliche Trennung der Identifizierungsteams von den Hinterbliebenen hat ebenfalls niemand gedacht", bekennt Kössler. Bei späteren großen Unglücksfällen hätte Österreich aus den Erfahrungen des Jahres 1991 Lehren gezogen.

Identifikationen. Bei der provisorischen Vermisstenstelle im Hotel wurden auf deutsch- und englischsprachigen Formblättern Vermisstenanzeigen entgegengenommen. Viele Angehörige

hatten auch Fotos oder ärztliche Befunde der Opfer mitgebracht. Im Gebäude der Gerichtsmedizin in Bangkok hingen Aufnahmen der gefundenen Toten aus; auf diese Weise sollte es den Hinterbliebenen ermöglicht werden, selbst eine Identifizierung vorzunehmen. "Dieses System war aus unserer Sicht sehr sonderbar, denn es wurden Fotos vom Kopf und vom Körper gemacht, die jeder anschauen konnte, egal in welchem Zustand sich die Leiche befand", erläutert Christian Reiter. "Dass die Angehörigen sich das ansehen mussten, war eine unglaubliche Belastung", sagt Franz Kössler. "Auf vielen Bildern hat man einfach nicht mehr viel erkannt, weil keine Kleidung und kein Schmuck zu sehen war oder die Überreste zu entstellt waren." Gerade dieser erschreckende Anblick und die schwierige Situation habe dazu geführt, dass manche Hinterbliebene einfach nicht wahrhaben wollten, dass es sich dabei um ihren Angehörigen handelte oder dass sie umgekehrt auf einem Foto Details zu sehen glaubten, die faktisch nicht verifizierbar waren. Besonders angespannt waren jene Momente, in denen Identifizierungen im Hotel auf einem Flip-Chart ausgehängt wurden.

Den thailändischen Behörden habe es vielfach genügt, wenn sich Zeugen nach dem Studium der ausgehängten Opferfotos zur Identifikation einer Person bekannten und die sterblichen Überreste gleich mitnahmen, schildert Reiter. "Wir haben streng nach wissenschaftlichen Standards gearbeitet. Es war enorm wichtig, sehr genau zu sein und sich nicht unter Druck setzen zu lassen", ist Kriminalist Josef Urban überzeugt. Er war bei den meisten Obduktionen dabei, die unter sehr belastenden Bedingungen stattfanden. Nach

einigen Tagen gelang es, zwei große Ventilatoren zur Durchlüftung des Seziersaales zu organisieren. In Zusammenarbeit mit der IDKO sichtete Urban die Informationsblätter und Identifikationsmaterialien, die entweder direkt in Bangkok abgegeben wurden oder per Luftpost eintrafen. "Täglich sind mit dem Flugzeug aus Österreich neue Kuverts mit Fingerspuren, Röntgenaufnahmen oder Zahnbildern angekommen." Dabei habe man gesehen, wie wichtig eine hochqualitative Spurensicherung im Heimatland sei. Eine Identifikation mittels DNA war damals noch nicht möglich, Fingerabdrücke kamen in vielen Fällen nicht in Betracht. Gerichtsmediziner Reiter konnte sich zum Teil an noch sichtbaren alten Verletzungen, Tattoos oder Narben orientieren oder ging etwa durch Sichtung der Lungen Hinweisen auf allfällige Rauchergewohnheiten nach. Aufschlüsse brachten auch die Seriennummern von Prothesen und Herzschrittmachern. "Das Zahnmaterial war schließlich oft die verlässlichste Quelle", bemerkt Urban.

Polizeiarbeit in Österreich. Während die deutschen und österreichischen Spezialisten in Bangkok die Identifikation der Toten vorantrieben, lief auch in Österreich die Polizeiarbeit auf Hochtouren. Regierungsrat Christian Mader, heute in der Suchtmittelbekämpfung im Bundeskriminalamt tätig, war 1991 Referent in der Vermisstenstelle des Wiener Sicherheitsbüros. Dort war auch die Koordinationsstelle für Katastrophenopfer in Wien angesiedelt. "Aus Wien waren die meisten österreichischen Vermissten", schildert Mader. Sobald die Namenslisten der Absturzopfer vorlagen, begannen die

kriminalpolizeilichen Ermittlungen. Alle Kriminalbeamtengruppen wurden vom Sicherheitsbüro herangezogen, um mit Angehörigen in Wien Kontakt aufzunehmen und Hinweise zur Identifikation zu erheben oder sicherzustellen. So wurden zum Beispiel Fingerspuren in Wohnungen oder an persönlichen Gegenständen von Vermissten gesichert, um sie dann in Bangkok mit den aufgefundenen Leichen zu vergleichen. "Es musste alles sehr schnell gehen. Immer wieder haben wir gehört, dass die Leichen durch die Hitze in schlechtem Zustand waren und die Identifizierung mit jedem Tag schwieriger werden könnte." Bei einer gesicherten Identifikation ging es nicht nur um die Gewissheit für die Familien, sondern oft auch um die Klärung vermögensrechtlicher Fragen. Nur eindeutig identifizierte Opfer konnten zudem nach Österreich überstellt werden. Die international standardisierten Identifizierungsbögen umfassten 10 bis 15 Seiten. "Das war zum Teil sehr viel Information mit intimen und sensiblen Fragen", erzählt Mader. Das Durcharbeiten mit den Angehörigen sei oft bewegend gewesen. In Erinnerung ist Mader etwa eine Frau geblieben, die zusammen mit ihrem Kind in seine Dienststelle kam und einen Abguss des Zahnbildes ihres vermissten Mannes mithatte. "Solche Momente haben die Situation im fernen Thailand plötzlich sehr greifbar werden lassen."

In Wien liefen die Erhebungen bei den Hinterbliebenen über das Sicherheitsbüro, heute ein Teil des Landeskriminalamts Wien, in den übrigen Bundesländern bei den Landeskriminalämtern der Gendarmerie. Den zentralen Kontaktpunkt bildete die Gruppe II/D – Interpol im Bundesministerium für Inneres.

"Lauda-Air-Friedhof". Trotz aller Bemühungen über mehrere Wochen und eines zweiten Besuches von ID-KO-Mitgliedern in Thailand Mitte Juli 1991 zur Abklärung noch offener Punkte und der Identifizierung weiterer Leichen, konnten nicht alle Passagiere der "Mozart" identifiziert werden. Zur Bestattung von deren sterblichen Überresten ließen Verwandte des beim Absturz verstorbenen Gouverneurs von Chiang Mai einen eigenen Friedhof mit Gedenkstätte errichten. Der Ort im Tha Sadej Sub-Distrikt von Suphan Buri, in deutlicher Fahrdistanz zur Absturzstel-

le, wird als "Lauda-Air-Friedhof" bezeichnet. Neben anonymen Gräbern finden sich dort Steinplatten mit den Namen aller Opfer der Flugkatastrophe. Nach der Übernahme der *Lauda Air* durch die *Austrian Airlines* trug die Fluglinie von 2004 bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie 2020 die Kosten für die Pflege des Friedhofs und finanzierte für die Angehörigen jener Opfer, die mangels Identifizierung nicht nach Österreich zurückgeholt werden konnten, einen jährlichen Flug nach Bangkok zum Besuch der Gedenkstätte.

Als Absturzursache wurde nach monatelangen Ermittlungen ein defektes hydraulisches Ventil benannt, nach dem lange gesucht worden war. Durch dieses Ventil wurde im linken Triebwerk die "Schubumkehr" aktiviert, die normalerweise bei einer Landung zum Abbremsen der Maschine eingesetzt wird. Die beiden Triebwerke arbeiteten dadurch plötzlich in entgegengesetzter Richtung und das Flugzeug war nicht mehr steuerbar. Das schadhafte Triebwerk fing Feuer, im rasanten Sinkflug brach das Flugzeug auseinander. Der Voicerecorder konnte später ausgewertet werden, der Flugschreiber war hingegen zerstört. Beim Abhören des Stimmenrekorders ließ sich erkennen, dass Pilot und Co-Pilot fieberhaft versucht hatten, die Kontrolle über die Maschine zu behalten. Gerichtsmediziner Reiter untersuchte die Leichen des amerikanischen Piloten und des österreichischen Co-Piloten: "Es war wichtig herausfinden, ob sie vielleicht aus gesundheitlichen Gründen die Herrschaft über das Flugzeug verloren hatten." Umso betroffener habe es ihn später gemacht, als er die letzten Dialoge der beiden Piloten in den Voicerecorder-Aufnahmen gehört habe. Die Untersuchungen ergaben, dass sie keine Chance gehabt hatten, die Katastrophe zu verhindern. Der U.S.-Flugzeughersteller Boeing adaptierte in der Folge die Konstruktion der Schubumkehr in seinen Maschinen. Die Hinterbliebenen erhielten vom Konzern Entschädigungszahlungen.

Die Erinnerungen an die Katastrophe sind auch nach 30 Jahren noch vielerorts lebendig, nicht nur bei den Hinterbliebenen, sondern auch bei den damaligen Ermittlern. "Ich habe einige Zeit gebraucht, alles zu verarbeiten und vieles im Leben hinterfragt", bekennt



Gebäude des Gerichtsmedizinischen Instituts in Bangkok: Einsatzfahrzeuge, Särge.

Oberst Franz Kössler. Es sei gerade auch für Polizeibedienstete wichtig, nach derartig einschneidenden Erlebnissen Wege zu finden, mit den schockierenden Eindrücken umzugehen und bei Bedarf auch Hilfe in Anspruch zu nehmen. Die Zusammenarbeit mit der deutschen IDKO loben alle österreichischen Beteiligten. "Die Kollegialität und Hilfsbereitschaft war außergewöhnlich. Wir konnten uns auf einander verlassen", resümiert Josef Urban. "Mich hat fasziniert, wie schnell Menschen aus ganz unterschiedlichen Fachbereichen ein reibungsloses Team gebildet haben - die Zahnräder haben in einander gegriffen", sagt Christian Reiter. Er war 2004 erneut als Gerichtsmediziner in Thailand, um österreichische Opfer nach der Tsunami-Katastrophe in Südostasien zu identifizieren und wirkte davor beim Aufbau der heutigen Strukturen der behördlichen Disaster Victim Identification (DVI) in Österreich mit.

DVI Austria. "Seit dem Absturz der Lauda Air hat sich in Österreich sehr viel geändert", sagt Mag. Gerhard Ranftl, Leiter des Büros 6.3 (Tatort) im Bundeskriminalamt in Wien. Österreich besitzt inzwischen einen eigenständigen DVI-Expertenpool, der in vielerlei Hinsicht an die IDKO des deutschen Bundeskriminalamts erinnert. Im Expertenpool sind Spezialisten der Assistenzbereiche 7 (Tatort) und 1 (Fahndung) der neun Landeskriminalämter organisiert, um einerseits die Sicherung von Spuren und die Bergung

von Leichen in fachgerechter Weise durchzuführen ("post mortem Arbeit"), und andererseits entsprechende Daten und Informationen zu vermissten Personen einzuholen ("ante mortem Arbeit"). Ergänzt wird dieser Pool durch eine Technikgruppe, die für den Aufbau einer entsprechenden technischen Infrastruktur zuständig ist. Zur Identifizierung von Opfern auf Grundlage von Fingerabdrücken und DNA-Analysen wird der DVI-Expertenpool vom Zentralen Erkennungsdienst des Bundeskriminalamtes unterstützt. DNA ist inzwischen zu einer tragenden Säule der Identifikationsarbeit geworden. Gerichts- und Zahnmediziner sowie Experten der vier DNA-Kooperationsinstitute des BMI sind ebenfalls Teil des DVI-Expertenpools. Für die zentrale Steuerung und Koordinierung aller Ermittlungsarbeiten und zur Wahrnehmung der internationalen Belange (insbesondere mit Interpol, dem europäischen Netzwerk forensischer Institute ENFSI und dem DVI-Netzwerk der EU) ist das Büro 6.3 des Bundeskriminalamtes zuständig. In regelmäßigen Abständen werden Schulungen, Tagungen und auch Übungen unter simulierten Realbedingungen abgehalten. "Die Aufarbeitung eines Flugzeugabsturzes ist mit Blick auf die Identifizierung der Absturzopfer auch heute noch in jedem Land der Welt eine Herausforderung für die zuständigen Behörden", betont Gerhard Ranftl. "Man kann nur versuchen, sich auf diesen, hoffentlich nie eintretenden, Fall so gut wie möglich vorzubereiten." Gregor Wenda