



Medienkommentar

Jörg Haider: Unfall, Mord oder Attentat? (Zum 10.Todestag vom 11.10.2018)



Heute jährt sich der Todestag des umstrittenen österreichischen Spitzenpolitikers Jörg Haider zum zehnten Mal. Starb er durch einen Unfall, Mord oder Attentat? Der Enthüllungsjournalist Gerhard Wisnewski geht dieser Frage in seiner Filmdokumentation: „Jörg Haider – Unfall, Mord oder Attentat?“ auf den Grund.

Am 11. Oktober 2018 jährt sich der Todestag des umstrittenen österreichischen Spitzenpolitikers Jörg Haider zum zehnten Mal. Jörg Haider polarisierte die Meinungen, er wurde gleichermaßen bewundert wie angefeindet. In jener Nacht im Jahr 2008 verlässt um Viertel nach eins eine schwarze Limousine die Kärntner Landeshauptstadt Klagenfurt im Süden Österreichs. Am Steuer: Jörg Haider – „Rechtspopulist“, Aufrührer, Siegertyp und „Enfant terrible“ (also „Schreck“) der europäischen Politik. Soeben hatte seine Partei „Bündnis Zukunft Österreich“ (BZÖ) ihre Stimmen bei den Nationalratswahlen verdreifacht. In den nächsten Tagen wollte er bei der Regierungsbildung mitreden. Doch kurz hinter Klagenfurt ist er plötzlich tot – gestorben bei einem „Autounfall“. Der schwere Dienstwagen des Kärntner Landeshauptmannes wird bei dem „Unfall“ total zerstört; Haider stirbt an mehrfachen Verletzungen. „Betrunken in den Tod gerast“, titelt die Presse. Über die Widersprüche und Ungereimtheiten des „Unfalls“ berichtet sie nicht. Dies tat der deutsche Film- und Buchautor Gerhard Wisnewski in der nachfolgenden Filmdokumentation, die 2009 beim Kopp Verlag erschien. Monatelang recherchiert der preisgekrönte Enthüllungsjournalist vor Ort. Er redet mit Haiders Angehörigen genauso wie mit Staatsanwalt, Polizei, Anwohnern, Unfallexperten und letzten Weggefährten Haiders. Er stößt auf manipulierte Fotos, plötzlich verstummte Zeugen und eine Fülle widersprüchlicher Aussagen. Als einzigem Journalisten gelingt es ihm Wochen nach dem Unfall, das Autowrack Haiders aufzuspüren und im Detail zu fotografieren.

Brisante Fragen drängen sich auf:

- War es wirklich ein Unfall?
- Bestehen Zweifel an dieser Version?
- Was steckt hinter dem mysteriösen Todesfall?
- Wer hätte ein Motiv gehabt, Haider zu ermorden?

Antworten gibt es nun anschließend in der Filmdokumentation „Jörg Haider: Unfall, Mord oder Attentat?“.

Gerhard Wisnewski: Guten Tag, was erwartet Sie auf dieser DVD? Wir sprechen über das „Enfant terrible“ der österreichischen und europäischen Politik, den österreichischen Politiker Jörg Haider, und wie er am 11.10.2008 plötzlich und unerwartet verstarb, oder besser gesagt, plötzlich und unerwartet in diesem Autowrack tot aufgefunden wurde. Wir besuchen die Unfallstelle, die sogenannte Unfallstelle, und untersuchen den Unfall, den sogenannten

Unfall en détail, wie angeblich Haider hier ums Leben kam, in diesem so super-sicheren Luxus-Automobil der Marke VW Phaeton. Wir machen weiter und wir statten dem Autowrack einen Besuch ab im Laufe dieser DVD. Wir besuchen das Pharaonen-Grab, in dem das Autowrack nach dem Unfall versteckt wurde. Hier sehen Sie schon einen Einblick hinter die Tür. Wir schauen uns dieses Autowrack genau an und werden nach Spuren eines Attentates suchen und versuchen hier auch die Frage zu klären: Attentat oder Unfall. Und letztlich statten wir der sogenannten einzigen Zeugin einen Besuch ab, die einzige Zeugin, die angeblich diesen Autounfall gesehen hat. Wir schauen bei ihr vorbei und gucken, ob wir dort auch ein Interview bekommen können.

Das heißt „Stopp verboten“, das dürfen wir hier eigentlich gar nicht machen, so eine DVD wie diese hier dürfte es eigentlich gar nicht geben. Denn es geht ja hier um den Tod eines Rechtspopulisten, Rechtspolitikers, oder wie manche sogar meinen, um den Tod eines Nazis, und die dürfen nun mal sterben, wie sie wollen, nach den Ursachen soll man nicht fragen dürfen. Sie glauben mir nicht, ich lese ihnen nur ein kleines Zitat vor von einem Journalisten, den ich hier aus, dessen Name ich hier aus Wertschätzung verschweigen will, über den Tod von Jörg Haider, „kaum war ich unlängst nach längerer Zeit mal wieder in Wien gelandet, da spult sich keine fünf Stunden später Landeshauptmann Jörg Haider an einem Betonpfosten auf, sturztrunken und mit 140 Sachen. Ich sollte öfter nach Österreich kommen, vielleicht geht dann jedes Mal ein Nazi drauf!“, habe er sich gedacht, der Kollege. Ja, ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, aber mir stellen sich bei solchen Zitaten doch alle Nackenhaare auf, ob rechts, links, Mitte, grün, rot oder gelb. Ich weiß nicht, ob man so was wirklich über den Tod eines Menschen sagen sollte. Man könnte daraus den Schluss ziehen, für Rechte oder gar Neonazis gilt das Recht auf Leben nicht. Sollte sie jemand ermorden, ist es ganz in Ordnung, wenn hinterher kein Hahn danach kräht. Meine Meinung, wer so argumentiert, tritt freilich sämtliche Werte mit Füßen die er gegen die schrecklichen Rechten zu verteidigen vorgibt, sämtliche Menschenrechte. Und er ist in Gefahr, genau jene menschenverachtende Ideologie zu vertreten, die er bei dem Verstorbenen vermutet. Deshalb distanziert sich diese DVD nicht nur von Herrn Haider vorsorglich, sondern auch von seinen Kritikern. Aber bevor wir uns weiter für das Thema dieser DVD entschuldigen, kommen wir zum Titel dieser DVD: „Jörg Haider - Unfall, Mord oder Attentat?“. Das ist die Frage, die wir heute klären wollen. Aber bevor ich in das Thema einsteige, möchte ich nur ganz kurz für diejenigen, die mich noch nicht kennen, mich kurz vorstellen. Mein Name Gerhard Wisnewski, Jahrgang 1959, studierter Politikwissenschaftler, lange als Wissenschaftsjournalist gearbeitet und in letzter Zeit hauptsächlich als Schriftsteller. In letzter Zeit auch sehr bekannt geworden, die kritischen Jahrbücher „Verheimlicht, vertuscht, vergessen“, und natürlich ein Titel, auf den ich Sie jetzt besonders hinweisen möchte: „Jörg Haider – Unfall, Mord oder Attentat?“ Und bin ich ja im Laufe der Zeit zu so etwas wie einem Attentat Experten geworden, auch über die Beschäftigung mit den sogenannten RAF-Attentaten, aber auch über die Amokläufe der letzten Jahre habe ich einiges geschrieben, und es hat sich gezeigt, und es hat sich immer bewährt, immer wieder bewährt, sich erst einmal auch mit dem politischen Umfeld des Opfers oder der Toten zu beschäftigen. Das heißt, in welchem Kontext befanden sich diese Opfer zum Zeitpunkt des Unfalls oder des Attentats überhaupt. Das hier ist ein Wahlkampfaufkleber des Bündnis „Zukunft Österreich“ der Partei Jörg Haiders, nicht dass ich der nahe stehen würde, aber hier, das illustriert ganz gut, um welche Auseinandersetzung es eigentlich ging zu diesem Zeitpunkt. Das ist ein Aufkleber, der demonstrieren soll, dass Österreich eigentlich seit langer Zeit von einer Einheitspartei regiert wurde aus der Sicht der Kritiker, nämlich der SPÖVP, der Sozialdemokratischen Partei Österreichs und der österreichischen Volkspartei und das wurde vom BZÖ genannt „die große Stillstands-Koalition“. Und wenn wir uns das mal hier

anschauen, welche Macht diese beiden Parteien in der österreichischen Geschichte hatten, da wird uns das vielleicht ein bisschen klarer, worum es hier eigentlich geht, und um welches politische Umfeld es sich eigentlich handelte. Denn wenn man sich die Zeit nach dem zweiten Weltkrieg betrachtet, dann hat zunächst einmal 21 Jahre lang eine SPÖ/ÖVP große Koalition regiert, dann vier Jahre allein die österreichische Volkspartei, dann 13 Jahre die sozialdemokratische Partei Österreichs. Und wenn wir das schon mal summieren, dann haben wir hier etwa 38 Jahre ungebrochene Herrschaft dieser beiden Parteien, entweder haben sie für sich alleine regiert, oder aber die meiste Zeit sogar in einer großen Koalition. Daher kommt also dieser Begriff, dieser Kampfbegriff, sage ich mal SPÖVP. Erst nach 38 Jahren sozusagen Alleinherrschaft, dieser beiden Parteien gab es die erste Unterbrechung, kurze Unterbrechung durch eine Koalition zwischen SPÖ und FPÖ der freiheitlichen Partei Österreichs, die von Jörg Haider mit aufgebaut wurde, sozusagen seine erste politische Heimat war. Das währte aber nur sehr kurz, darauf folgten wieder 13 Jahre große Koalition aus SPÖ und ÖVP und dann etwa um das Jahr 2000 herum gab es erneut eine Koalition mit den Freiheitlichen, mit der freiheitlichen Partei Österreichs der sogenannten Rechten, Rechtspopulistischen, für manche sogar „braunen“ Partei Österreichs, diesmal eine Koalition mit der Österreichischen Volkspartei. Wir sehen hier schon einen kleinen Trend. Es gibt immer mehr Unterbrechungen dieser Alleinherrschaft von SPÖ und ÖVP, und diese Unterbrechungen dauerten bereits immer länger, die Herrschaftsphasen von SPÖ und ÖVP aber immer kürzer. 38 Jahre gegenüber 13 Jahren. Dann sieben Jahre ÖVP/FPÖ, die Partei von Haider damals. Und dann kommt es wieder zu einer großen Koalition zwischen SPÖ und ÖVP, aber diese lebt tatsächlich nur noch eineinhalb Jahre bis zum Sommer 2008, also dem Todesjahr von Jörg Haider. Wir sehen hier also praktisch einen galoppierenden Machtverlust vor uns der herrschenden Parteien in Österreich –ob man die nun gut findet oder nicht, sei einmal ganz dahin gestellt– aber wertfrei betrachtet, einen galoppierenden Machtverlust. Und in dieses Machtvakuum stieß Jörg Haider im Sommer 2008 und im Herbst 2008 hinein, als nämlich nach dem Zusammenbruch der großen Koalition Neuwahlen anberaumt werden mussten. Und hier war eigentlich klar in dieser Situation, angesichts dieses galoppierenden Bedeutungsverlustes dieser großen Koalition oder dieses großen Machtbündnisses, dass dahin kein Weg zurückführen könnte und zurückführen kann. Dieses Machtbündnis hatte sehr viel Ansehen bei den Wählern verloren, ja selbst die beiden herrschenden Parteien hatten schon keine Lust mehr dieses, dieses Regierungsbündnis in dieser Form, oder diese Machtkoalition in dieser Form fortzuführen, und für alle war eigentlich klar für alle Beteiligten, politische Freunde und Gegner, hier gibt es keinen Weg zurück. Diese Erosion der Macht kann ich Ihnen noch mal hier an einer Kurve zeigen, hier sehen Sie die ganze Österreichische Regierungsgeschichte und Parteiengeschichte als in Wahlergebnissen dargestellt seit 1945. Und Sie sehen also hier diesen Abwärtstrend seit 1986 bei den herrschenden großen Parteien und den Aufwärtstrend bei dem rechten Lager. Ab 1986 geführt von Jörg Haider die freiheitliche Partei Österreichs. Hier kam es nochmal zu einem kurzen Zwischenhoch der herrschenden Parteien und zu einem Tief des rechten Lagers durch interne Streitigkeiten und ein Auseinanderbrechen des rechten Lagers in FPÖ und das BZÖ, das Bündnis Zukunft Österreich. Also, Haider hat sich hier abgespalten mit einer Reihe von politischen Weggefährten und eine neue modernere populistische Partei gegründet, das Bündnis Zukunft Österreich, hier in orange dargestellt. Und hier sehen wir eigentlich die Situation bei der letzten Nationalratswahl, 13 Tage vor Haiders Tod, am 28. September 2008 kam es hier zu einem Aufwärtsschub des rechten Lagers, zu einem ziemlich sagenhaften Wahlerfolg von FPÖ und BZÖ und zu einem wirklich, man kann es so nennen, zu einem Abschwächen der bis dahin herrschenden Kräfte. Das war die Situation kurz vor dem Tod von Jörg Haider. Er hatte beschlossen, in dieses

Machtvakuum hineinzustoßen, das sich hier abgezeichnet hatte, das ja ganz klar zurückzuverfolgen war über all diese Kurven und politischen Entwicklungen die ich Ihnen gezeigt habe. Er hatte natürlich politischen Instinkt genug, um hier wirklich hineinzuhauen. Und hier zeige ich Ihnen das Wahlergebnis der Nationalratswahl vom 28. Sept. 2008. In Kurven haben wir es ja schon kurz betrachtet, aber hier sehen Sie gegenüber der vorherigen Nationalratswahl ein Abschwächen der herrschenden Großparteien und einen sagenhaften Erfolg der kleineren Rechtsparteien, die plötzlich zusammengenommen zum zweitstärksten politischen Lager in Österreich wurden. Sprich also, Haider tauchte wieder auf wie der berühmte Phönix aus der Asche, bevor er dann kurz darauf unter mysteriösen Umständen am 11. Oktober 2008 verstarb und in diesem Autowrack, das ich Ihnen auch schon zu Beginn kurz gezeigt habe, tot aufgefunden wurde.

Kurz nach dieser Nationalratswahl war Haider oben auf, und er sprach das aus, was alle dachten „Die rot-schwarze Koalition ist tot.“ Aber kurz darauf lautete der Satz ganz anders herum, nämlich „Jörg Haider ist tot, es lebe die rot-schwarze Koalition“. Denn eins ist klar, Jörg Haider hatte nach diesem Wahlerfolg des rechten Lagers vor, hier ein gewaltiges Wörtchen bei der Regierungsbildung mitzureden, und man kann wohl so viel sagen, mit ihm hätte es eine neue große Koalition aus SPÖ und ÖVP wahrscheinlich nicht mehr gegeben. Kommen wir zu meinem weiteren Fahrplan der Untersuchung des eigentlichen Unfalls. Zuerst möchte ich Ihnen die offizielle Version vorstellen, natürlich. Dann zeige ich Ihnen und gebe ich Ihnen die wichtigsten Fragen zu dieser offiziellen Version. Dann zeige ich Ihnen auch den wichtigsten Kern, nämlich die drei wichtigsten Säulen der offiziellen Version, auf denen sie eigentlich ruht, um dann schließlich die Frage zu stellen. „Woran starb Jörg Haider wirklich?“ Und dazu besuchen wir einen stummen Zeugen exklusiv, den ich besuchen konnte im Dezember 2008, das an einem geheimen Ort versteckte Wrack des Haider-Fahrzeuges, des Haider-Phaetons. Die offizielle Version wurde den Leuten am 11.10.2008 um 6.05Uhr erstmals um die Ohren gehauen, hier in einer ORF-Sendung. Ich zitiere mal ganz kurz.

„Der Kärntner Landeshauptmann Jörg Haider ist tot. Er ist heute in den frühen Morgenstunden bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommen. Jörg Haider war alleine in seinem Dienstwagen auf dem Weg nach Hause ins Bärenthal. (...) Der Unfall ereignete sich auf der Loiblpaß-Bundesstraße in der Ortschaft Lambichl, im Süden von Klagenfurt. Nach Angaben der Polizei hatte Haider kurz vor dem Crash ein anderes Auto überholt, dessen Lenkerin den Unfall meldete. Das Auto ist demnach rechts von der Straße abgekommen, schlitterte einen Thujenzaun (Thujen: Heckenpflanze aus der Gattung der Zypressengewächse) entlang, überschlug sich und kam auf den Rädern zum Stillstand. Ob der Landeshauptmann noch an der Unfallstelle oder auf dem Weg ins Krankenhaus seinen schweren Kopf- und Brustverletzungen erlegen ist, ist derzeit noch nicht bekannt.“

Das war also die kurze und knappe Meldung am Morgen des Todestages. Wiederholen wir kurz diese offizielle Version, wie sie hier dargestellt wurde, anhand einiger Bilder von diesem Unfallort von oben gesehen aus der Vogelperspektive. Also die wichtigste Behauptung lautete natürlich, es handelte sich um einen Unfall, einen unglücklichen Unfall. Er war alleine in seinem Dienstwagen unterwegs auf dem Weg nach Hause ins Bärenthal, und zwar aus dieser Richtung kommend nach hier oben in diese Richtung, und das Ganze passierte auf der Loiblpass-Bundesstraße in der Ortschaft Lambichl. Ein bisschen nähergeholt das Ganze, Sie sehen also hier dieses Ortsschild der Gemeinde Köttmannsdorf, zu der Lambichl gehört. Und hier sehen Sie bereits die Autospur aus der Kurve herauslaufen. Und hier beginnen eigentlich schon die Fragen. Sie sehen, man kann die offizielle Version gar nicht vortragen, ohne dass sich sofort Fragen aufdrängen. Nämlich, warum eigentlich hier dieses Auto ohne jede Gegenlenkbewegung tangential aus der Kurve herausläuft. Normalerweise sollte man erwarten, dass der Fahrer da eine Schrecksekunde erlebt und irgendwie reagiert auf das

Abkommen von der Straße, aber nicht so hier. Es geht hier also weiter. Sehr bald tauchte die Behauptung auf, zusätzlich in der offiziellen Version, er sei hier mit 140 Stundenkilometern aus dieser Kurve herausgefahren nach dem zitierten Überholvorgang. Er habe eben das Auto überholt vor dem Crash, das andere, dessen Lenkerin den Unfall meldete, dann ist er rechts von der Straße abgekommen und schlitterte hier oben einen Thujenzaun entlang, den soll er also überfahren haben. Das sehen wir hier noch mal aus der Nahperspektive, sozusagen hier die Fahrtrichtung des Autos, hier diese kleine Thujenhecke, die hier erwähnt wird, und dann habe er sich überschlagen und sei auf den Rädern hier oben auf der Straße wieder zum Stillstand gekommen. Aber wie ich schon sagte, man kann die offizielle Version, wie sie hier vorgetragen wurde, eigentlich kaum von den Fragen, die sich sofort aufdrängen, trennen. Nummer eins, ein kleiner Fragenkomplex: fahren wir hier mal die Route, die sozusagen außerplanmäßige Route des Haider-Fahrzeugs nach, dann kommen wir hier von der Straße ab, fahren hier in diese kleine Böschung hinein, da rechts sehen Sie noch die Reste der Reifenspuren, kommen hier in das Gestrüpp rechts hinein mit der rechten Fahrzeugseite und prallen dann hier auf diese Zauneinfassung auf mit einer Felge. Und hier das Ganze nochmal von einer seitlichen totalen Perspektive. Hier sehen Sie wieder die Aufprallspur auf der Zauneinfassung und die niedergefahrene Thujenhecke. Und schon beginnen weitere Fragen, denn hier wird ja behauptet, Jörg Haider sei hier oder der Phaeton, der VW Phaeton des Landeshauptmannes und Wahlsiegers sei hier mit der linken Felge auf diese Zauneinfassung aufgeprallt. Da stellt sich allerdings dann die Frage: Wenn das die linke Felge war, wie kann es dann sein, dass all diese Heckenteile hier noch stehen? Denn die hätten jetzt natürlich von diesem breiten Fahrzeug auch ebenfalls plattgefahren werden müssen. Aber wahrscheinlich wird das erzählt, ganz einfach, aufgrund der Spuren am Fahrzeug, wo die linke Felge kaputt ist, nicht aber die rechte. Wie man sieht, beginnen hier schon die Widersprüche, und diese Widersprüche gehen immer, immer weiter. Wenn wir hier nochmal die Route abfahren, nachdem Haider von der Straße abgekommen ist, angeblich mit 140 km/h, wie sehr bald nachgeschoben wurde, wenn wir das also nochmal abfahren hier in diese kleine Böschung hinein, auf die Zauneinfassung und hier die weitere Fahrtrichtung verfolgen, dann stellt sich jetzt natürlich mal die Frage. Hier haben wir noch einen Hydranten, den Haider auch umgefahren haben soll. Dann stellt sich natürlich massiv die Frage: Wie konnte es jetzt sein, dass dieses 2,5-Tonnen-Fahrzeug, mit 140 km/h angeblich unterwegs, plötzlich hier landete, wieder auf der Straße, und warum ist es nicht geradeaus weiter einfach hier in diesen Zaun hineingeschossen, in diesen Lärmschutzzaun, den Sie hier im Hintergrund sehen. Denn eins muss man sich natürlich merken: Dieses Bild ist also keineswegs normal, ja, ein 2,5-Tonnen-Bolide mit 140 km/h, der von der Straße abkommt und dann wieder auf der Straße landet.

Denn eine Straße wie diese ist natürlich kein Billardtisch. Ein 2,5-Tonnen-Auto, das von so einer Straße herunterschießt, fährt nur äußerst selten auf die Straße von selber wieder zurück, da kann auch kein Hydrant ausreichen oder ähnliche kleine Hindernisse. Hydranten haben übrigens auch Sollbruchstellen, die dafür sorgen, dass sie sehr schnell nachgeben bei einem Aufprall. Also, eine Straße wie diese ist kein Billardtisch, das darf man nicht verwechseln, etwa zum Beispiel hier mit Betonwänden, mit Unfällen in Tunnels, wo Autos natürlich keine andere Chance haben, als mehr oder weniger auf der Straße zu bleiben, aber so eine Umgebung hatten wir hier natürlich nicht, sondern hier hatten wir ja eine eher weiche Umgebung aus Hecken, Holzzäunen, Maschendrahtzäunen, also das ist eigentlich kein, kein Hindernis für einen „Panzer“ wie diesen 2,5-Tonnen-Phaeton. Die weiteren Fragen: Hier sehen wir ein solches Luxusautomobil des Typs Phaeton von VW im Originalzustand, so wie es aussehen sollte, und dann erhebt sich natürlich die Frage, wie konnten die massiven Beschädigungen bei dem Unfallfahrzeug entstehen? Wenn wir das hier mal überblenden,

dann sehen wir ja wirklich das Auto wurde regelrecht zermatscht und zerdrückt und total zerstört und wenn sie jetzt mir gefolgt sind bei den letzten kleinen Foto-Fahrten durch diese Unfallstelle, drängen sich schon die weiteren Fragen auf. Wie ist das durch diese Unfallstelle überhaupt möglich gewesen, so eine totale Zerstörung von diesem Auto? Denn wenn wir dieses nochmal unter diesem Aspekt betrachten und hier entlang fahren mit 140 Stundenkilometern, dann können wir mal ganz gut nachverfolgen, welche Beschädigungen sind an dem Auto überhaupt möglich durch diese Situation? Da sehen wir zunächst mal: Den Spiegel links konnte das Auto verlieren, hat es wohl auch verloren, hier wurde der abrasiert, dann haben wir hier wenn wir weiterfahren die kleine Böschung mit dem Gestrüpp. Natürlich ist sowas gut für einen ramponierten Kotflügel vorne rechts, vielleicht auch für einen kaputten Scheinwerfer. Dann kommen wir hier auf diese kleine Zauneinfassung zu sprechen. Da prallt der Wagen auf, ob nun mit linker oder rechter Felge sei mal dahingestellt, aber wir können dem Auto zumindest eine zerstörte Felge und auch Radaufhängung sozusagen „gutschreiben“ aufgrund dieser Situation. Dann schauen wir mal weiter, wie es da weitergeht. Der Thujen-Zaun, die Thujen-Hecke, gut, da könnte die rechte Seite zerschrammt werden, auch der rechte Unterboden vielleicht. Ja, dann haben wir wie gesagt noch den Hydranten, der hier gestanden haben soll, diesen sollte das Auto ohne große Schwierigkeiten einfach umfahren auch aufgrund der Soll-Bruchstellen, die solche Hydranten haben. Aber natürlich sollte dieser Aufprall auch für eine, sagen wir mal runde Delle in der Front des Autos gut sein, wenn das Auto ein bisschen schräg daher kommt, vielleicht auch vorne links oder vorne rechts eine runde Delle im vorderen Bereich. Aber wenn wir das jetzt mal zusammen zählen, die Summe ziehen aus alldem, dann haben wir also hier einen Spiegel links, der abgerissen wurde, ein Licht und den Kotflügel vorne rechts durch das Gestrüpp an der kleinen Böschung, dann haben wir eine Felge und die Radaufhängung vorne rechts sollte das eigentlich sein, wie ich erläutert habe, denn sonst hätte die Hecke vorne komplett abrasiert werden müssen und dann haben wir den Unterboden und die rechte verschrammte Seite, dann haben wir ja durch den Hydranten noch eine runde Delle zu erwarten vorne im vorderen Bereich oder eben im vorderen Bereich auf der Seite. Wenn wir das mal jetzt zusammenzählen, dann kommen wir eigentlich auf ein leicht bis mittelschwer beschädigtes Fahrzeug, aus dem man im Grunde genommen maximal leicht verletzt aussteigen sollte und den Abschleppdienst anrufen sollte. Wir kommen aber eigentlich nicht zu dieser Situation, dem vollkommen, auch von oben also vertikal zermatschten, zerdrückten Fahrzeug und da erhebt sich doch die Frage: Wie soll das zusammenpassen, wie soll das an dieser, sag ich mal eher weichen Unfallstelle möglich gewesen sein? Ein Zwischenergebnis, wenn wir mal über dieses Wrack alleine Bilanz ziehen wollen: Was ist dem Fahrzeug sozusagen angetan worden? Generell, das Fahrzeug ist natürlich totaler Schrott. Im einzelnen: Türen, Scheinwerfer, Kotflügel wurden herausgerissen, Sie sehen hier die fehlenden Türen, zwei auf der linken Seite, hier der fehlende Kotflügel, die beiden Scheinwerfer hängen heraus wie Augen, die man aus den Höhlen gerissen hat. Dann haben wir das Dach, eingedrückt und sogar durchlöchert, wie auf einigen Bildern zu sehen ist. Dann haben wir die heruntergequetschte Front, wie Sie hier sehen, plattgedrückt anscheinend hier von der linken Seite, vom Betrachter aus gesehen, plattgedrückt. Dann haben wir die Radaufhängungen vorne, gebrochen. Was haben wir noch? Ja, dann haben wir noch sehr wichtige Punkte, nämlich hier die sogenannte A-Säule, sogar durchgerissen an einer Stelle. Die B-Säule, diese Säule hier, massiv eingeknickt. Dann haben wir noch einen spektakulären Schaden, und zwar den sogenannten Bodenschweller, durchgebogen und sogar gerissen. Das sind Schäden, die ich Ihnen dann noch genauer zeigen werde anhand meines Besuches bei dem Wrack im Dezember 2008.

Aber das heißt also, wenn man sich das mal im Ganzen betrachtet: Dieses Auto muss

wirklich massivster Gewalt ausgesetzt gewesen sein, und man kann sich also schwer vorstellen, wie das in dieser eher ländlichen Umgebung der Unfallstelle wirklich passiert sein soll. Wenn wir da mal ein kleines Fazit ziehen, das habe ich schon einmal angesprochen: Massive Gewalteinwirkung. Aber das Wichtigste ist wohl: Das Fahrzeug passt nicht zur Unfallstelle und die Unfallstelle passt nicht zum Fahrzeug. Hier muss es also irgendwo einen unbekannten Faktor geben. Mancher wird natürlich einwenden: Warum eigentlich? Denn wir haben ja gehört, schon in der offiziellen Version: Ganz zu Beginn wurde gemeldet, „Das Fahrzeug hat sich doch mehrfach überschlagen.“ Und tatsächlich ist das so eine Art Rettungsring der offiziellen Version: Dieser sogenannte oder angebliche mehrfache Überschlag soll also als Notnagel herhalten, um die totale Zerstörung des Autos zu erklären, denn da bekommt man natürlich dann im Grunde genommen den mehrfachen Kontakt mit harten Strukturen, wie der Straße. Das Problem ist nur: Diesen mehrfachen Überschlag hat es nie gegeben. Das hab´ ich schon sehr früh geschrieben auf dem Internet. Anhand des weitgehend unbeschädigten hinteren Bereiches des Daches, der unbeschädigten Heckscheibe, des unbeschädigten Kofferraums. Aber nicht nur ich war dieser Meinung: Auch der Grazer Gutachter Harald Weinländer hat hier Anfang Dezember 2008 gesagt, „Das Auto hat sich nicht überschlagen“ und das war auch ganz eindeutig zu erkennen an den erhaltenen Strukturen des Autos, die sonst auch sehr stark mitgelitten hätten, und er hat auch noch etwas Weiteres hinzugefügt: Der Tacho sei auch nicht bei 140 km/h stehengeblieben, wie zwischendurch behauptet worden war, um diese überhöhte Geschwindigkeit plausibel zu machen.

Ich habe Ihnen ja versprochen: Wir kommen zu den drei wichtigsten Säulen der offiziellen Version. Was sind diese überhaupt?? Eine habe ich schon erwähnt: Das Auto war 142 Stundenkilometer schnell. Dann wurden weitere Säulen im Laufe der Diskussion in den Tagen nach dem Unfall hinzugefügt. Haider soll im Grunde total betrunken gewesen sein, mit 1,8 Promille im Blut und es habe eben auch eine Zeugin gegeben, die auch schon am Anfang erwähnt wurde, die im Grunde genommen auch das Geschehen eines Unfalls bestätigt. Also: Auf diesen drei Säulen ruht diese offizielle Version. Das wurde dann von den Medien ganz schnell zusammengefasst: Der betrunkene Raser, ähnliche Schlagzeilen waren da zu lesen, der betrunkene Raser Jörg Haider. Und das gewann durch diese drei Säulen sofort eine unglaublich überzeugende Plausibilität. Oder sollte sie zumindest gewinnen, um diese Sache von dem Unfall, diese Version von dem Unfall, durchzusetzen.

Fangen wir mit dem ersten Wert an, mit der ersten Säule: Wie soll diese Geschwindigkeit überhaupt erhoben worden sein? Wie gesagt: Zwischendurch gab es die Behauptung, der Tacho sei stehengeblieben, das wurde aber aus verschiedenen Gründen wieder fallengelassen. Ein Gutachter hat das sogar sehr schnell in Abrede gestellt, und dann zitierte aber das Medium Spiegel Online den Staatsanwalt, den untersuchenden Staatsanwalt Gottfried Kranz aus Klagenfurt. Und zwar habe man diese hohe Geschwindigkeit folgendermaßen herausgefunden: Man habe bereits einen Tag nach dem Unfall diese Geschwindigkeit mitteilen können

Weil ein Sachverständiger im Beisein von VW-Fachleuten das Computersystem des stark beschädigten Phaetons habe auslesen können. Ah! Also, so muss man sich das vorstellen, der stark beschädigte Phaeton, ein Sachverständiger, das klingt natürlich immer seriös, im Beisein von zwei VW-Fachleuten, untersucht das Wrack und liest hier die Daten dieses Auto aus, das nebenbei bemerkt keinen Unfalldatenschreiber oder so etwas Ähnliches besessen hat, sondern die Fahrzeugelektronik für sich registriert beispielsweise die Geschwindigkeit beim Auslösen der Airbags. Da stellt sich aber natürlich die Frage, wenn das ein Sachverständiger ist, wofür braucht er überhaupt diese VW-Fachleute bei diesem Vorgang? Die Antwort lautet natürlich: Weil er selbst gar nicht in der Lage ist, die Daten auszulesen.

Das Problem ist die Fahrzeugelektronik von solchen Autos ist so unterschiedlich, je nach Hersteller, dass es keinen Sachverständigen gibt, der darüber den Überblick besitzt oder in der Lage wäre, aus eigenem Sachverstand heraus, diese Daten auszulesen. Und damit bekommt diese Sache natürlich schon einen leichten Pferdefuß, wenn der Sachverständige abhängig ist von im Grunde befangenem Personal des Herstellers. Das ist keine akademische Frage, damit hat sich hier auch ein Fachmann auseinander gesetzt mit dieser Situation, der Kriminaloberrat Willi Lahr, von der Fakultät für Kriminalwissenschaften an der Hochschule für Polizei Villingen-Schwenningen. Der hat gesagt, dass diese Mitarbeiter des Herstellers, die hier also eine Rolle gespielt haben, bei diesem Auslesen der Geschwindigkeit aus dem Fahrzeug, dass die weder Zeuge noch Sachverständige in so einem Verfahren sein können. Der im Angestelltenverhältnis stehende Ingenieur des Herstellers X, welcher zum Auslesen und zur Interpretation der Daten in der Lage wäre, kann überhaupt nicht zum Sachverständigen bestellt werden, denn bei ihm mangelt es natürlich in der Regel an der beruflichen Selbständigkeit, beziehungsweise an einer öffentlichen Bestellung zum Sachverständigen, natürlich, er ist ja nicht beruflich selbständig, sondern abhängig vom Fahrzeughersteller, der vielleicht eigene Interessen hat in so einem Fall. Ohne hier etwas unterstellen zu wollen, aber ganz allgemein kann man natürlich davon ausgehen, dass ein Hersteller oder dass einem Hersteller bestimmte Antworten bei so einem Unfall auch lieber sind, als andere Antworten, zum Beispiel, wenn es darum gehen könnte bei der Frage, ob das Fahrzeug vielleicht versagt haben könnte. Aber nicht nur als Sachverständige, sondern auch als Zeugen kommen diese Leute nicht in Betracht, denn das, was sie tun ist viel, viel aufwendiger, als das, was Zeugen normaler Weise tun, die einfach etwas wahrnehmen oder darüber berichten. Sie müssen ja tatsächlich mit dem Fahrzeug technisch umgehen und hier Daten aus dem Speicher auslesen. Also, diese VW-Leute, auf die sich der Staatsanwalt bezieht, die er hier vielleicht sogar als besonderen Sachverstand darstellen möchte, sind keine Sachverständigen, können nicht als Sachverständige arbeiten, ja sie können nicht mal als Zeugen auftreten, wie sag ich mal, eine X-beliebige Hausfrau oder ein Hausmann, der einen Unfall am Straßenrand beobachtet. Sie sind auf gut deutsch für ein ordentliches Ermittlungsverfahren überhaupt nicht zu gebrauchen, aus diesen vielerlei Gründen und natürlich, beton´ ich noch mal, auch aufgrund der natürlichen Befangenheit, ohne hier was unterstellen zu wollen. Sie sind dafür nicht zu gebrauchen. Der Staatsanwalt versucht sich hier mit der Behauptung zu behelfen, dass ja ein Sachverständiger dabei war, dadurch soll diese Auslesung von der Geschwindigkeit so eine Art seriösen Anstrich bekommen. Der Mann war doch dabei, also wird das schon alles seine Ordnung haben! Trotzdem muss man die Frage stellen: War der Mann wirklich dabei? War wirklich ein Sachverständiger dabei, als befangene Angestellte des Herstellers die Geschwindigkeitsdaten hier aus dem Auto ausgelesen haben? Ich habe hier in dieser Sache einfach VW selber angefragt und bekam folgende Antwort: Neben der Besichtigung des Fahrzeugs gestattete die Staatsanwaltschaft –also den VW-Mitarbeitern– das Auslesen der Steuergeräte. Den Auszug aus diesen Fehlerspeichern und Informationen zu den Steuergeräten stellten wir –also die VW-Leute– der Staatsanwaltschaft im Nachgang der Besichtigung zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen, Harthmuth Hoffmann, ein Sprecher von VW.

Aha,

das heißt also, in der VW-Version taucht hier überhaupt kein Sachverständiger auf plötzlich. Wo ist der eigentlich geblieben? Vielmehr verhält es sich nach dieser Darstellung so, die hier geäußert wurde von diesem VW-Sprecher, dass die VW-Mitarbeiter die Daten direkt dem Staatsanwalt übergeben haben und damit sind wir eigentlich in einem Bereich der völligen juristischen Wertlosigkeit dieser Geschwindigkeitsermittlung. Hätten wir jetzt hier beispielsweise einen lebendigen Angeklagten, dem man hier Raserei vorwerfen würde, mit

seinem Auto sei er gerast, dann hätte der Verteidiger sehr, sehr leichtes Spiel, diese Geschwindigkeit ganz schnell vom Tisch zu bekommen, weil sie hier von befangenem Personal eigentlich ausgelesen wurde, ohne diesem Personal selbstverständlich etwas unterstellen zu wollen. Aber das ist ein grundsätzliches Verfahrenshindernis, das es nicht gestatten würde, mit dieser Geschwindigkeit überhaupt in dem Fall weiterzuarbeiten. Aber warum sollen wir uns damit überhaupt weiter aufhalten? Es gibt doch auch klassische – die gute alte Methode, die Geschwindigkeit eines Unfallfahrzeugs zu ermitteln, nämlich die Ermittlung des sogenannten Anhalteweges. Das ist der Weg aus Reaktionsweg und Bremsweg. Man braucht ja immer einen Sekundenbruchteil, um auf die Bremse zu drücken, das ist der Reaktionsweg, und dann braucht man nochmal eine gewisse Zeit, bis die Bremsen das Auto zum Stillstand bringen, einen gewissen Weg, das ist der Bremsweg. Die Summe aus den beiden ist der Anhalteweg. Und wenn wir den hier messen, im Fall Haider, kommen wir auf etwa hundert Meter. Was sagt uns das? Zum Glück gibt es nützliche Internetseiten, sehr nützliche Internetseiten wie beispielsweise internetratgeber-recht.de, da hat man uns einen kleinen Rechner zur Verfügung gestellt, über den man den Anhalteweg berechnen kann und wenn man da unten etwa hundert Meter eingibt, bei Anhalteweg, dann kommt man oben auf eine Geschwindigkeit von nur noch neunzig Stundenkilometern. Das ist natürlich auch nur ein Annäherungswert, aber immerhin kann man in diesen nützlichen, kleinen Rechner schon eine Menge Werte eingeben und diesen Anhalteweg ziemlich gut differenzieren. Man kann sogar einen Wert eingeben für den Untergrund. Versuchen wir es mal anders herum, geben wir doch mal die Geschwindigkeit ein von 142 Stundenkilometern. Was käme da als Anhalteweg heraus? Hier habe ich ein bisschen gemischt, Asphalt und schlechten Untergrund genommen. Natürlich genau diese Unfallsituation kann man da nicht eingeben. Und da kommen wir bei 142 Stundenkilometern auf einen Anhalteweg von 217 Metern. Das heißt also, über das Doppelte dessen, was hier als Anhalteweg zu messen ist im Fall des Haider-Unfalls.

Das wäre also die klassische und seriöse, auch juristisch seriöse Methode – vor allen Dingen juristisch seriöse Methode – um die wirkliche Geschwindigkeit des Autos zu ermitteln, so wie sie die Situation hier eben prima facie auf den ersten Blick darstellt.

Kommen wir zur Säule Nummer zwei, die das Geschehen plausibel machen sollte. Und diese Säulen wurden sozusagen immer in einem gewissen Abstand auch nachgereicht. Erst hieß es „Raserei“. Als das nicht reichte, hatten manche das Gefühl, man müsste noch etwas nachlegen. Dann kam die Meldung: „1,8 Promille hatte der Mann im Blut“ – also war praktisch schwer betrunken. Aber, wie ich schon sagte, sofort sind mit dieser offiziellen Version immer Fragen verbunden, unter anderem die: „Warum soll Haider eigentlich in diesem Zustand noch ins Bärenthal, dutzende Kilometer weit ins Bärenthal zu seinem eigentlichen Wohnsitz, gefahren sein, wenn er doch da in hundert Metern Entfernung an seinem Stadtwohnsitz in Klagenfurt vorbeigefahren ist?“

Das heißt, jeder halbwegs vernünftige Mensch würde doch dann sagen: „Ich hau’ mich doch lieber hier in hundert Metern Entfernung auf’s Ohr, da stell’ ich mein Auto ab und fahre morgen weiter.“, statt dann über eine sehr, sehr enge und problematische Strecke weiterzufahren in die Berge hinein, nachts. Denn diese Strecke erfordert schon bei Tag höchste Aufmerksamkeit und ich hab mir sie mal für Sie angeschaut und hier einen Filmbeitrag kurz mitgebracht. Hier kommen wir an der Unfallstelle vorbei, sind schon an ihr vorbeigefahren, hier kommt die Rechtsabbieger-Spur, auf der sich Haider angeblich eingeordnet haben soll, um hier rechts ins Bärenthal weiterzufahren. Diese Strecke führt eine ganze Weile relativ bequem weiter, mündet dann aber in einen äußerst problematischen Teil,

nämlich, wenn man hier zu dieser Abzweigung kommt, die Richtung Bärenthal führt, da wird es dann schon bereits enger und Sie dürfen eins nicht vergessen: Der Phaeton ist ein riesen Fahrzeug mit etwa fünf Metern Länge, also eine richtige große Limousine; und da kann man doch plötzlich nachts im betrunkenen Zustand auf so einer Strecke gewaltigste Probleme bekommen.

Also, wenn Sie mich fragen, ich würde diese Strecke nicht mal mit 0,5 Promille fahren wollen, ich hätte mir also mit Sicherheit entweder eine andere Strecke herausgesucht, die es auch gegeben hätte oder ich hätte mich tatsächlich einfach hier in der Stadt aufs Ohr gelegt, um diesen doch ziemlich dicken Rausch auszuschlafen. Und ich wäre nicht bergab durch solche Serpentinafen in der Nacht, in diesem Zustand. Das macht also aus meiner Sicht auch überhaupt keinen Sinn. Wir können aber die gesamten Probleme zusammenfassen mit dieser behaupteten Alkoholisierung Haiders, denn da gibt es noch weitere Fragen, die hier auch teilweise aufgelistet wurden in der Presse, darauf komme ich gleich. Die erste Frage war aber – an die Sie sich vielleicht auch noch erinnern: „Wie kann man bei so einem geringen Alkoholkonsum, wie er ja bei Haider bezeugt wurde am Abend des 10. Oktobers 2008, wie kann man mit so einem geringen Alkoholkonsum überhaupt 1,8 Promille aufbauen im Blut?“ Denn alle Zeugen, die der Öffentlichkeit bekannt sind, die vor der Öffentlichkeit aufgetreten sind, haben bezeugt, dass Haider an diesem Abend bei den verschiedenen öffentlichen Terminen die er hatte, höchstens an einer Weißweinschorle genippt hat, wenn er nicht sogar nur Mineralwasser getrunken hat.

Das Nächste, was wir hier diesem Presseartikel entnehmen können, ist wirklich eine spektakuläre Nachricht, nämlich, dass bei der Obduktion bei Haider in Haiders Magen nicht einmal Alkohol gefunden worden sei. Und wenn Sie sich vielleicht erinnern, wurde ja später die Behauptung nachgeschoben: „Ja, nach seinen öffentlichen Terminen, da soll er noch ganz privat in einem Schwulenlokal gewesen sein und soll da sozusagen gebechert haben, sogar von einer Flasche Wodka war die Rede, und dann soll er sich erst in den Phaeton gesetzt haben, um ins Bärenthal zu fahren.“ Aber wenn ich mich mit einer Flasche Wodka im Bauch in den Wagen setze und dann verunglücke, dann sollte man doch wenigstens mal ordentliche Spuren von diesem Wodka noch im Magen finden. Und dieser merkwürdige Befund wurde mir also auch von Angehörigen der Familie bestätigt, das sollten wir bei dieser Sache auf jeden Fall im Auge behalten. Dazu kommt: Auch die Möglichkeit, dass das Blut vielleicht sogar im Labor vertauscht worden sein könnte, wurde hier nicht ausgeschlossen durch eine DNA-Untersuchung. So eine DNA-Untersuchung des Haider-Blutes hat überhaupt nicht stattgefunden. Eigentlich wäre ja so ein spektakulärer Befund oder zumindest so ein spektakulärer Verdacht mal Anlass genug, die Frage zu stellen, wenn dieser Blutalkoholwert gar nicht dazu passt zu diesen Magenwerten, in denen sich also – zumindest angeblich – kein Alkohol befunden hat, dann sollte man doch mal die Frage stellen dürfen: „Hat es sich denn überhaupt wirklich um das Blut von Jörg Haider gehandelt, oder wurde das etwa verwechselt?“

Tatsächlich hat sich die Familie auch um eine unabhängige Blutuntersuchung bemüht, außerhalb der Gerichtsmedizin. Zu dieser unabhängigen Blutuntersuchung ist es aber nicht gekommen, obwohl das der Familie ursprünglich zugesagt worden war, jedenfalls wurde mir das von Angehörigen so geschildert. Das Erste, was man jetzt jedenfalls machen müsste in so einem Fall – einen DNA-Test des Blutes durchführen, um festzustellen, ob es hier nicht doch eine Verwechslung des Blutes gegeben haben kann – wenn man schon solche massiven Sachen behauptet hier über einen Verstorbenen, wäre das glaub ich an der Zeit,

so etwas durchzuführen. Und es ist auch keineswegs abwegig, sondern das wurde in anderen Fällen durchaus gemacht, zum Beispiel bei dem Fahrer von Lady Di, als es da um die Frage ging: „Wurde das Blut vielleicht sogar verwechselt?“ Auch da tauchte ein enormer Blutalkoholwert auf, da hat man einen DNA-Test durchgeführt. So weit ist man hier bei Haider nicht einmal gegangen.

Aber wenn wir das zusammenfassen, diese Blutfrage, und wenn wir diesen Befund oder Verdacht jetzt einmal voraussetzen, kein Alkohol im Magen, müssen wir eigentlich feststellen: Der Alkohol kann eigentlich nicht durch oralen Konsum in den Körper gekommen sein, das Blut kann beispielsweise im Labor vertauscht worden sein. In dem Buch, das ich hier auch zu diesem Thema geschrieben habe, gehe ich auch noch auf andere wirklich spektakuläre Möglichkeiten ein, wie der Alkohol in Jörg Haiders Blut gekommen sein kann. Dieses Thema bleibt also fraglich, im Nebel. Genauso dubios wie das Thema der überhöhten Geschwindigkeit. Es wurde eigentlich nicht zum Ende durchuntersucht, die Frage der Blutwerte. Es gab keine unabhängige Laboruntersuchung, wie von der Familie gefordert und es gab keinen DNA-Test: „War das überhaupt das Blut von Jörg Haider oder hat es vielleicht eine Verwechslung gegeben, wenn es schon gar nicht zu dieser Situation passte?“

Kommen wir aber zur Säule Nummer drei. Wir haben ja noch einen Trumpf im Ärmel, oder besser gesagt, die Staatsanwaltschaft hat noch einen Trumpf im Ärmel: die einzige Zeugin. Sie hat ja den Unfall beobachtet und sie schildert das Geschehen so – laut einem Zeitungsbericht, der aus dem Polizeiprotokoll zitierte– Zitat: „Ich war auf dem Heimweg und fuhr mit 70 km/h auf der Rosentalerstraße“ – das ist diese Bundesstraße, die ich Ihnen gezeigt habe – „als ich im Rückspiegel die Lichter eines Autos sah. Der Wagen hat mich darauf hin sehr schnell überholt.“ „Gleich darauf“ – so die Zeitung, die aus dem Polizeiprotokoll zitiert – „sei sie erschrocken über eine riesige Staubwolke. Jörg Haider sei beim Einlenken in die rechte Fahrspur“ – die auf diese merkwürdige Serpentinestrecke führt – „in den Tod gerast. Sandra S.“ – so wird der Name der Zeugin immer abgekürzt – „stoppte und rief in Panik ihren Ehemann Christoph an, danach erst die Polizei. Der Gemahl war auch noch vor der Exekutive“ – also vor den Behörden – „am Unfallort. Er sah die Beine aus dem Wrack ragen und hat gesagt: Da ist nichts mehr zu machen.“

Also, wie ich schon sagte, allein wenn man so etwas vorliest, springen einen schon die Fragen sozusagen an, die Frage zum Beispiel: „Warum fuhr er überhaupt auf der rechten Fahrspur in diese Serpentinestrecke?“ Dann: „Was hat die Lenkerin überhaupt gesehen?“ Sie sagt: „Nur eine riesige Staubwolke.“ Also sprich, erst war das Haider-Fahrzeug unversehrt, als es sie überholte, dann stand das Wrack auf der Straße. Was sich genau abgespielt hat, wird nicht mal behauptet, dass sie das gesehen hat. Sie selbst behauptet das nicht. Dann die Frage: „Warum ruft die ihren Ehemann an und nicht die Polizei, die Behörden?“ Denn so eine Nummer hat ja nun mal jeder im Kopf. In Österreich, glaub ich, die 133. Dann der Ehemann am Unfallort, wie trifft er diese Ferndiagnose? „Er sah die Beine aus dem Wrack ragen und hat gesagt: Da ist nichts mehr zu machen.“ Also, von Erster Hilfe ist hier gar nicht die Rede. Und wie kann ein medizinischer Laie so etwas überhaupt beurteilen? Aber das sind alles nur Kleinigkeiten in diesem Fall, kann ich Ihnen versprechen. Wir haben versucht, diese Zeugin zu besuchen. Und ich demonstriere Ihnen hier mal die Situation vor Ort, wie sich die Zeugin versteckt hält, wie sie abschottet. Hier bei unserer Ankunft – das ist ihr Haus – hat sie sämtliche Jalousien heruntergelassen, das Gebäude praktisch verrammelt. Wie ich finde, doch eine sehr seltsame Situation für jemanden, der nichts zu verbergen hat, der angeblich die Wahrheit sagt und nichts als die Wahrheit. Hier das Fahrzeug, mit dem sie

unterwegs gewesen sein soll. Ein zweites Fahrzeug haben wir da nicht gesehen bei unserem Besuch. Wobei sich natürlich die Frage stellt: „Wie ist denn dann der Ehemann zur Unfallstelle gekommen?“ Aber gut, das sind Sachen, die müsste man weiter untersuchen und auch fragen. Wir haben das hier versucht, ins Gespräch zu kommen, aber das Gebäude hier, wie man das hier sieht, spricht, glaub ich, schon eine deutliche Sprache. Wir sind hier nur auf Ablehnung und Panik gestoßen, die für uns vollkommen unverständlich war, und deswegen sind wir hier nicht mehr weitergekommen, konnten hier nicht mit der Zeugin reden.

Natürlich habe ich dann weiter versucht, über diese Zeugin zu recherchieren. Sie wird ja hier dargestellt als die Kronzeugin der offiziellen Version. Und wenn man über diese Zeugin recherchiert, die ja angeblich von Jörg Haider überholt wurde und im Wesentlichen die offizielle Version bestätigt, wenn man recherchiert, erlebt man eine Überraschung. Sie ist nämlich überhaupt keine Zeugin. Sie versteckt sich, sie bleibt anonym. Sie ist gar keine Zeugin, sondern eine Beschuldigte. Und das ist ein sehr, sehr wichtiger Unterschied. Tatsächlich wurde gegen diese sogenannte Zeugin ein Ermittlungsverfahren eingeleitet. Angeblich hat jemand den Verdacht geäußert, sie könnte ja vielleicht an dem Unfall beteiligt gewesen sein. Und schon galt sie gar nicht mehr als Zeugin, sondern als Beschuldigte. Und das hat weitreichende Konsequenzen, denn dadurch besitzt sie nichts anderes als die „Lizenz zum Lügen“.

Wie jedermann weiß, in allen zivilen Rechtssystemen ist es das gleiche: Jemand der beschuldigt wird einer Straftat, muss nichts sagen und wenn er etwas sagt, dann muss er nicht die Wahrheit sagen. Mit anderen Worten: Diese Aussagen von dieser mysteriösen Zeugin, die in Wahrheit eine Beschuldigte ist, sind überhaupt nichts wert, tragen zur Wahrheitsfindung nicht bei und wir sollten sie daher sehr schnell aus unserem Gedächtnis streichen und diese hypnotische Wirkung ablegen, die diese Aussagen von sich aus haben, denn wie lautet doch der Spruch: Eine Lüge geht dreimal um die Welt, bevor sich die Wahrheit auch nur die Schuhe anzieht. Nicht dass ich damit sagen will, die Frau lügt wirklich, aber zumindest darf sie lügen und das zu erwähnen, wurde in der gesamten Berichterstattung immer wieder vergessen, sondern die Zeugin wurde, oder die Beschuldigte wurde tatsächlich immer als so eine Art neutrale Zeugin verkauft.

Damit sind unsere drei Säulen weg der offiziellen Version: der Alkoholgehalt, die „Raserei“ Jörg Haiders und die angebliche Beobachtung des Unfalls durch eine „Zeugin“. All das kann so nicht standhalten einer näheren Untersuchung. Nicht, dass es unbedingt die Aussagen der Zeugin gelogen sein müssen, aber sie wären in einem Verfahren gegen einen beschuldigten, eine lebenden Jörg Haider, nichts wert. Nachdem all diese sogenannten Säulen jetzt weg sind, oder wir erleben konnten, wie weich diese Säulen eigentlich sind, sie sind nicht tragfähig für die offizielle Version, kommen wir zu einer weiteren zentralen Frage, die ich angekündigt habe, nämlich: Woran starb eigentlich der Mensch selber? Wir haben uns ja jetzt sehr stark mit dem Wrack beschäftigt und hier gab es Informationen, die durchsickerten aus den Obduktionsbefunden und da stoßen wir doch auf unglaubliche Verletzungen. Wir dürfen ja eins nicht vergessen: Dieser Mensch saß in einem der sichersten Automobile auf dem Markt, einer großen Luxuskarosse vom Typ VW Phaeton mit X Airbags, Antischlupfregelung, elektronischen Stabilitätsprogrammen, ABS sowieso und so weiter. Also, es ist doch recht spektakulär, dass jemand dann hier solch schweren Verletzungen, vor allem innere Verletzungen erleidet. Beispielsweise eine Abtrennung der Schlagader links, einen Herzriss, einen Abriss des Rückenmarkes, Serienrippenbrüche links,

einen Bruch und Verschiebung der Schädelbasis, den Abriss des linken Armes und sogar noch viele weitere, ebenfalls zum sofortigen Tode führende Verletzungen. Das ist doch ein spektakulärer Befund. Wie gesagt, wenn man über diese Unfallstelle rumpelt, die ich Ihnen gezeigt habe, dann sollte man eigentlich maximal mit ein paar blauen Flecken aussteigen, vielleicht noch einer etwas heftigeren Prellung irgendwo oder so einem Hals-Wirbel-Syndrom, aber doch eigentlich bitte nicht mit einem Abriss des Rückenmarkes und weiteren schwersten Verletzungen. Um der Ursache für diese Sachen auf die Spur zu kommen, unter anderem deshalb, habe ich auch versucht, das Autowrack von Jörg Haider zu besichtigen. Nach dem Unfall, lange danach, hab ich es in seinem Versteck, seinem geheimen Versteck in Kärnten aufgespürt, um hier den Versuch zu unternehmen, den Ursachen für diese spektakulären Verletzungen auf die Spur zu kommen und dieses Wrack konnte ich also exklusiv tatsächlich besichtigen. Hier sehen wir den Eingang zu diesem, ich hab das mal genannt „Pharaonen-Grab“. Dieser Eingang an einem geheimen Ort in Kärnten wird hier mit Gehwegplatten regelrecht verrammelt, die man hier nur für meinen Besuch zurückgefahren hat mit einem Gabelstapler und hier sehen sie schon diese orangefarbene Tür und dahinter das Wrack hervorschauen. Wenn man da hineingeht, in diese Art Garage, sieht man, wie das Wrack hier hineingequetscht wurde und die Holzplanken im Vordergrund, man mag es kaum glauben, waren dafür da, so hat man es mir erklärt, um das gesamte Wrack nochmals einzuhausen, also, in seinem Versteck wurde das Wrack nochmal eingezimmert in einen Holzverschlag, den man hier auch für diesen Besuch entfernt hat. Hier sehen Sie mich kurz an dem Wrack selber, sie sehen auch, ich durfte tatsächlich alles anschauen, was ich wollte, auch hier in die Motorhaube schauen und wir sehen mal weiter, was man hier feststellen konnte. Zum einen, das bis auf den Fahrerplatz vorne links praktisch unbeschädigte Dach, die Heckscheibe und das praktisch unbeschädigte Heck, was wiederum gegen die Version des Überschlags spricht, die man der Öffentlichkeit zuerst serviert hatte. Warum hat man diese Version serviert? Einfach um plausibel zu machen, warum das Auto so stark zerstört sein sollte. Dann haben wir hier einen spektakulären Befund, den ich schon erwähnt habe: Den herausgerissenen Kotflügel, die herausgerissene Tür, die gerissene A-Säule, die hier heruntergedrückte und gerissene A-Säule. Dann sehen wir hier das eingedrückte Dach direkt über dem Fahrer, den herunterhängenden Dach-Airbag. Das ist ein Blick in den Innenraum, in die Situation im Inneren. Links sehen Sie: genau über dem Fahrersitz wurde das Dach eingequetscht. Beide Front-Airbags haben ausgelöst, das ist auch nur ein Rätsel am Rande, denn angeblich soll das eigentlich nicht möglich sein, weil sich an den Sitzen solcher Fahrzeuge angeblich Sensoren befinden sollen, um festzustellen, ob da überhaupt jemand drauf sitzt. Das ist ein Blick auf den Rücksitz, hier liegt also nur Schrott und Trümmer herum. Was will ich Ihnen zeigen? Wir waren bei der Frage: Woran starb Haider überhaupt? Und die Antwort 1: Wir können mal sagen, woran er NICHT starb, nämlich an einer großen Verblutung oder offenen Verletzungen, denn, wenn wir in das Wrack hineinschauen, dann sehen praktisch kein Blut. Das ist zum Beispiel der Fahrer-Airbag, blütenweiß. Das ist die Sitzfläche des Fahrers, auch, bis auf ganz winzige kleine Blutfleckchen, wenn überhaupt, gar nichts, kein Blut. Dann sehen wir hier den Dach-Airbag, da haben wir ein paar kleine Blutflecken, aber jedenfalls nichts Spektakuläres, also: Es kann eigentlich keine großen äußeren Verletzungen gegeben haben, so was könnte man erwarten, wenn man mit der Nase irgendwo dagegen prallt, zum Beispiel. Dann haben wir noch ein weiteres Bild hier, von der eingeknickten B-Säule. Da sehen Sie auch einen kleinen Blutstreifen, aber ich würde sagen auch nichts, was für schwere äußere Verletzungen spricht. Also, das Rätsel bleibt bestehen: Was hat Haider im Grunde genommen jetzt hier regelrecht zerschmettert, keine schweren äußerlichen Verletzungen, sondern es muss sich hier wirklich um massive, stumpfe Gewalt gehandelt haben. Da stellt sich natürlich die Frage:

Welche stumpfe Gewalt kann das gewesen sein? Und wenn wir hier mal einen Blick von hinten in das Wrack werfen, bekommen wir vielleicht schon einen kleinen Verdacht. Wenn Sie mal auf den Fahrersitz achten, die Position des Fahrersitzes, ist doch sehr merkwürdig, wenn wir hier mal weitergehen und eine Seitenansicht nehmen, dann sehen Sie das noch ein bisschen deutlicher, wenn Sie sich auf den Fahrersitz konzentrieren, ich hab das nochmal ein bisschen im Kontrast verändert, da sieht man es vielleicht noch besser. Sie sehen also, der Fahrersitz ist also auf eine ganz groteske Weise nach hinten gebogen und auch die Kopfstütze ist nach hinten gebogen und zum Teil sogar aus dem Sitz herausgerissen. Daraus kann man schon die Richtung dieser Gewalt im Grunde entnehmen, die hier auf den Fahrer gewirkt hat zunächst und dann auf den Sitz. Die kam nämlich, muss von vorne gekommen sein und da kommen wir auf meinen Hauptverdächtigen in diesem Fall. Der letzten tödlichen Wirkung, nicht der Täterschaft oder irgendeiner Täterschaft, sondern es geht ja um die Frage: Was war denn nun der Mechanismus auch des Todes? Um diese Frage geht's ja auch zuerst mal – ohne, dass damit schon vorweggenommen wird, wie und wer, wenn überhaupt, das alles geplant hat.

Ihn verdächtigt hier überhaupt niemand. Das ist der Airbag, der hier aus dem Lenkrad hängt. Warum verdächtigt ihn niemand? Weil er einfach schlaff da drinhängt und ein schlaffes Stück Stoff oder Kunststoff darstellt und keiner auf die Idee kommt, dass dieses Ding vielleicht tödliche Wirkung haben könnte. Aber dem ist so. Ein solcher Airbag entwickelt eine Wucht von einer halben Tonne, eine Geschwindigkeit von 360 km/h und kann einen Menschen wirklich im oberen Körperbereich praktisch völlig zerschmettern, wenn er hier auf den Menschen auftrifft. Das sollte er natürlich normalerweise nicht, sicherlich retten Airbags normalerweise auch Leben. Aber nur dann, wenn die Personen auch angeschnallt sind. Sie kennen diese Hinweise der Hersteller. Oder wenn Sie sich in einer besser gesagt definierten Position auf dem Fahrersitz befinden. Wenn Sie dagegen – sagen wir mal – nicht angeschnallt sind oder wenn Sie sich nach vorne lehnen oder wenn Sie gar bewusstlos über dem Lenkrad hängen sollten. In all diesen Situationen sind Sie dieser halben Tonne Wucht ausgeliefert, diesem Hammer, der mit 360 km/h auf Sie draufschlägt oder besser gesagt diesem Sandsack, diesem Prallsack, und das kann einen Menschen tatsächlich zerschmettern. Nun erhebt sich natürlich die Frage: Warum hat denn der Airbag jetzt Herrn Haider zerschmettert und das ist tatsächlich meiner Meinung nach eine Wahrscheinlichkeit von 90 %. Es gibt darüber auch sehr viele Untersuchungen über Airbag-Verletzungen. Da kommen all diese Verletzungen von Herrn Haider vor, die ich Ihnen vorhin vorgetragen habe: Genickbruch, sogar Amputationen von Extremitäten, schwere innere Verletzungen, Rippenbrüche und so weiter. Also, das ist im Grunde tatsächlich der Fingerabdruck des Airbags gewesen. Die Frage ist natürlich: Warum hat der Airbag Herrn Haider überhaupt zerschmettert, statt ihn zu schützen, wie es halt seine Aufgabe wäre. Dafür gibt es mehrere Möglichkeiten. Einige habe ich – glaube ich – schon angesprochen. Da wäre zum Beispiel einmal der klassische Fall: Der Insasse ist bei einem Aufprall nicht angeschnallt, kommt so in die sogenannte Entfaltungszone des Airbags und statt hier in den Airbag relativ weich zu fallen, wird er von dem Airbag im Grunde genommen überfahren, wie von einem Auto oder von einer Lokomotive. Er könnte nach vorne gelehnt gewesen sein – ohne Gurt oder auch mit Gurt. Langsam kann man sich ja durchaus bewegen, wenn man angeschnallt ist. Oder natürlich könnte er auch bewusstlos gewesen sein und sich zu nah am Lenkrad befunden haben, dann hätte ihn der Airbag getroffen, wie ein Dampfhammer. Ja – „So what?“ (zu Deutsch: „Was soll's?“) würde natürlich die offizielle Version sagen. Natürlich, kann ja sein, dass dieser schlimme betrunkene Mensch bei diesem Aufprall, den es da gegeben hat, halt auch nicht angeschnallt war. Das würde ja nur ins Bild passen. Das Problem ist aber, wenn wir uns das Wrack nochmal anschauen – hier von der Seite, wie es da auf der Straße stand.

Das Problem ist aber: Es gab bei diesem Auto überhaupt keine Stauchung in der Längsachse, wie sie bei einem Aufprall zu erwarten gewesen wäre. Ja, wenn wir uns das Auto nochmal von vorne anschauen, dann sehen wir auch: Es hat nicht mal in der Front eine Delle von einem Verkehrsschild oder vielleicht von dem berühmten Hydranten, den es überfahren haben soll. Also es gab in der Längsachse überhaupt keine Stauchung und auch keinen Aufprall. Das Fahrzeug sozusagen ist nicht mal um einen Zentimeter gegenüber dem Originalzustand kürzer geworden. Sondern stattdessen sehen wir, dass die Gewalt eher von oben eingewirkt hat, sowohl natürlich auf das berühmte Dach, als auch hier auf die Motorhaube und wenn wir uns diese Motorhaube mal anschauen, dann stellen wir fest: Die sieht ja eigentlich aus wie plattgewalzt. Als wäre hier etwas drüber gewalzt über diese Haube. Um dieser Frage noch ein bisschen weiter nachzugehen: Hat sich hier eher etwas auf den Wagen gewälzt, statt dass der Wagen irgendwo aufprallte oder sich überschlagen hat? Um dieser Frage nachzugehen, habe ich mir das in dem Versteck des Autos genauer angeschaut und da sehen Sie die Motorhaube von vorne rechts ab. Hier im linken Bildbereich die vordere rechte Kante des Autos. Da sehen Sie diese spektakulären Schleifspuren, die sich über die Motorhaube ziehen. Genau in Richtung der Beschädigung, die wir gesehen haben. Genau in dieser Richtung, in der die Haube wie plattgewalzt wirkt, sehen Sie diese Schleifspuren auf der Haube. Das kann natürlich auch nicht von einem Unterfahren herkommen, sagen wir mal unter einen Lastwagen oder so, denn dann müssten die Schleifspuren ja gerade in das Fahrzeug hinein zeigen oder über die Motorhaube drüber zeigen. Und hier zeigen die Schleifspuren von vorne rechts Richtung Fahrer und das deutet meiner Meinung nach darauf hin, dass das Fahrzeug im Moment dieses Ereignisses überhaupt nicht gefahren ist, sondern im Grunde genommen gestanden hat und dass man dann auf das Fahrzeug in irgendeiner Art und Weise eingewirkt hat. Hier nochmal die Richtung dieser Schleifspuren und wenn man sich das Fahrzeug nun nochmal im Gesamten ansieht unter diesen Aspekten, und das habe ich auch schon sehr, sehr früh im Internet gezeigt. Dann sehen Sie hier, dass sich nicht nur über die Motorhaube eine Art Schneise der Verwüstung zieht, sondern im Grunde genommen durch das gesamte Wrack. Das habe ich hier mal versucht mit diesem roten Pfeil deutlich zu machen. Diese Schneise der Verwüstung beginnt vorne rechts am vorderen Kotflügel, zieht sich in Richtung der Schleifspuren über die Motorhaube, führt dann über das niedergedrückte Dach letztlich sogar bis zu der eingeknickten B-Säule des Autos.

Das scheint mir eine wesentlich plausiblere Einwirkung zu sein als hier von einem Aufprall zu reden auf Hydranten, oder Hecken oder Böschungen oder ähnliche Sachen. Ich bin dieser Spur dann noch weiter nachgegangen, dieser Einwirkung auf die Motorhaube, dieses Zerquetschen des Autos um eben der Frage auf die Spur zu kommen: Wo kommen diese Beschädigungen wirklich her? Dieses zerstörte Wrack und wie ich Ihnen ja gezeigt habe, durfte ich ja unter die Haube schauen, auch dieses Wracks und da hab ich beispielsweise Folgendes gefunden, diesen total zerbrochenen Ansaugkrümmer des Motors. Dazu muss man vielleicht sagen, dass der also bestens geschützt ist, nicht nur durch die Motorhaube. Die Motorhaube hat auch noch eine dicke Schalldämmung darunter, und unter dieser Motorhaube gibt es dann noch mal eine Zierabdeckung des Motors. Also hier muss schon von oben direkt, von oben direkte Gewalt auf das Auto ausgeübt worden sein. Ich bezweifle, dass das selbst beim kurzen Überschlag zu so etwas hätte führen können, der sicherlich von der Haube und der Dämmung oben drüber abgefedert worden wäre. Schauen wir mal weiter: Ich hab Ihnen hier noch ein Foto mitgebracht des Bodenschwellers direkt unter dem Fahrer. Da sehen Sie also auch, massive Gewichte müssen auf das Auto eingewirkt haben, dass dieser Schweller hier eingeknickt ist, sogar an einer Stelle geradezu durchgerissen wurde. Es ist also glaube ich nicht zu viel behauptet, wenn wir hier sagen: Es muss hier einen

Faktor X gegeben haben, bei diesem sogenannten Unfall, wie ich schon sagte, das Auto, passt nicht zur Unfallstelle und die Unfallstelle nicht zum Auto. Es muss hier etwas Weiteres geben, einen weiteren Faktor, der auf das Auto eingewirkt hat und wenn wir uns das hier nochmal anschauen, unsere Unfallstelle, in diese hineinfahren, auf den Spuren des Phaeton, da hatten wir schon gleich zu Beginn das riesige Problem des Richtungswechsels. Ja, also warum ist denn der Phaeton jetzt nicht geradeaus weitergefahren? Zweieinhalb Tonnen schwer und hundert, angeblich hundertvierzig Stundenkilometer schnell, wie landete er letztlich links auf der Straße wieder? Ein sehr seltener Vorfall, dass sich Autos, so schwere Autos, die sich einmal so schnell von der Straße verabschiedet haben, wieder auf derselben zum Stehen kommen. Und jetzt kommen wir natürlich in den Bereich, müssen wir zwangsläufig in den Bereich der Spekulation kommen. Irgendeinen Faktor muss es gegeben haben, der das Auto gestoppt hat, vielleicht war es nicht mal nötig, aber zumindest wieder auf die Straße befördert hat. Hier noch der Hydrant, der kann dieser Faktor nicht gewesen sein, das habe ich schon erwähnt, der wäre doch von dem Auto einfach platt gefahren worden. Irgendetwas muss es hier gegeben haben, was wir heute nicht mehr sehen an der Unfallstelle, was man hinterher nicht mehr gesehen hat. Irgendeinen Faktor muss es ja gegeben haben, der erstens das Auto total zerstört hat und zweitens für den Richtungswechsel sorgte. Also, im Grunde genommen haben wir zwei Anhaltspunkte oder zwei Faktoren, die ja erklärt werden müssen. Der Richtungswechsel und das total zerstörte Fahrzeug, da sind wir natürlich wie gesagt im Bereich der Spekulation. Ich hab' das nur mal versucht zu symbolisieren durch so ein Baufahrzeug. Über die Bauart kann man sich prima streiten, das ist nur ein Symbol an dieser Stelle, für diesen Faktor X, den es da irgendwie gegeben haben muss, mit dem das Auto demoliert wurde und mit dem es die Richtung wechselte. Dazu habe ich Ihnen ein kleines Modell mitgebracht. Ich nenne es bewusst nur ein Modell, natürlich, weil wir uns hier im Bereich der Spekulation bewegen und weil natürlich ein Journalist leider nicht dieselben Möglichkeiten hat wie ein Staatsanwalt. Die Staatsanwaltschaft hat alle diese Möglichkeiten, aus meiner Sicht hat sie die nicht ausreichend genutzt, um hier den wirklichen Ursachen für dieses bizarre Geschehen auf die Spur zu kommen. Also ein Modell, hier, wenn wir uns diesen Hydranten mal vorstellen, ich habe den nur aus optischen Gründen etwas weiter vorge setzt. Wie ist das Auto zerstört worden? Wie kann es zerstört worden sein? Und dazu haben wir ja an dem Auto selber einen sehr, sehr interessanten Befund, nämlich das Heck, diese Delle des Hydranten, die wir verzweifelt an der Front gesucht haben, die ist gar nicht an der Front, sondern die befindet sich im Kofferraumdeckel. Sie sehen also wirklich eine längliche runde Delle, wie sie nur von einem Hydranten zum Beispiel herrühren kann, der ja hier auch an der Unfallstelle gewesen sein soll. Wie kann das zustande gekommen sein?

Und da habe mal hier weiter spekuliert, das kann zum Beispiel so entstanden sein, dass man das Auto hier an einem Hydranten fixiert hat, um es vorne zu demolieren. Das wie gesagt nur ein Modell, eine Spekulation, die aber berechtigt ist, angesichts dessen, dass an der offiziellen Version eigentlich gar nichts zusammenpasst. Hier nur der Versuch, eine Version zu zeigen, bei der etwas mehr zusammenpasst, als an dieser offiziellen Version. Also mein Fazit: Es kann sich hier um keinen Unfall gehandelt haben und wenn sie jetzt sagen: Ja, aber ich habe ja gerade von Spekulationen gesprochen, gibt es denn wenigstens irgendeinen kleinen Beweis dafür, dass es kein Unfall gewesen sein kann, dann kann ich ihn darauf antworten: Ja diesen Beweis gibt es tatsächlich und dieser Beweis besteht in den merkwürdigerweise fehlenden Türen des Autos, auch ein spektakulärer Befund. Es gibt gar nicht so viele Unfallfahrzeuge die auf einer Seite sämtliche Türen verlieren. Natürlich laut der offiziellen Version durch das Unfallgeschehen. Also die Türen wurden angeblich dadurch gewaltsam herausgerissen, und dieser Spur können wir noch im Moment weiter nachgehen,

wenn wir uns so eine Tür mal im Modell vorstellen, wie die eigentlich befestigt ist. Das habe ich mal hier versucht mit diesem Stangenscharnier hier zu demonstrieren. Da sehen Sie also links die Karosserie und dann sehen Sie hier rechts die Fahrertür, auch symbolisiert durch ein Teil des Scharniers in der Mitte. Die Befestigung, diese Ösen, durch die ein Bolzen läuft, so ist auch, eine solche Tür, eine solche Fahrzeugschürze in diesem Fall befestigt gewesen. Das können wir uns sehr, sehr leicht vorstellen, wenn man dieses Scharnier jetzt nehmen würde und auseinanderreißen würde, wenn man also rechts diesen Scharnierteil mit Gewalt abreißen würde, dann wären sicherlich diese beiden Ösen total verbogen, vielleicht ein Teil der Karosserie heraus gebogen, herausgerissen, durch diese massive Gewalteinwirkung. Wir dürften also diesen Scharnierteil in der Mitte nicht mehr unbeschädigt vorfinden und deswegen habe ich mir das bei meinem Besuch bei dem Wrack auch genau angesehen. Hier sehen Sie genau diese Befestigungen der linken Fahrertür und das habe ich noch mal ein bisschen vergrößert, da sehen Sie diese beiden Ösen, durch die diese Bolzen zur Tür Befestigung hin durchlaufen. Wenn Sie sich jetzt mal vorstellen die Fahrradtour wäre mit Gewalt bei einem Unfallgeschehen herausgerissen oder rausgeflogen, dann werden auch diese Befestigungen natürlich mindestens verbogen worden, wenn nicht auch herausgerissen worden. Also, man müsste hier diese Gewalteinwirkung wieder finden, dasselbe gilt für das Schloss der Tür, da sehen Sie hier diesen Teil in dem das Schloss einrastet, auch wenn man das mit Gewalt rausreißen würde, hier die Tür an dieser Stelle müsste es hier also einen Schaden geben eine Verbiegung, ein Herausreißen, aber nein, stattdessen ist dieses Schloss oder dieser Schlossteil, diese Befestigung an der Tür vollkommen unbeschädigt, das heißt, diese Türen an diesem Phaeton wurden nicht durch irgendeinen Unfall heraus gerissen, sondern fein säuberlich, fachmännisch ausgebaut. Ich habe natürlich auch mit Experten darüber geredet, unter anderem einem hochkarätigen Anti-Terror-Experten aus Österreich, der teilweise für die Anti-Terror-Einheiten des Staates gearbeitet hat aber später auch als Bodyguard zeitweise für Jörg Haider, was zum Zeitpunkt des Unfalls aber schon eine ganze Weile zurück lag, und den habe ich auch gefragt, was er insgesamt von diesem Geschehen hält. Hier musste ich ihn leider unkenntlich machen, rechts im Bild sehen Sie diesen Mann, den ich hier mit Andreas S. vorstellen darf, das hat er mir genehmigt. Er wollte also nicht seinen vollen Namen nennen, und die Medien haben allerdings später in Österreich dann recherchiert und seine Identität herausgefunden. Ich möchte mich an diese Abmachung halten, trotzdem. Interessant ist daran, dass diese Identität dann auch bestätigt wurde, oder besser gesagt, dass bestätigt wurde, was er mir erzählt hatte, seine Vergangenheit als Anti-Terror-Experte und er sagt als Fazit über diesen sogenannten Unfall: „Ich denke, egal wie es gemacht wurde, es handelt sich um keinen Unfall oder Schicksalsschlag. Leider haben unsere Behörden etwas für meinen Geschmack zu rasch gehandelt und überschnell die Akte Haider geschlossen.“ Totgesagte leben länger. Nur wenige Tage vor seinem Unfall hat sich Jörg Haider noch über sein Wahlergebnis gefreut und herausposaunt, die rot-schwarze Koalition aus SPÖ und ÖVP ist endgültig tot, aber später hieß es dann umgekehrt: „Jörg Haider ist tot. Es lebe die rot schwarze Koalition!“ So kann man das zumindest zusammenfassen. Tatsächlich hat es sich so verhalten, tatsächlich ist auch durch diesen Unfall zumindest auch durch diesen Unfall die große Koalition, die Herrschaft der beiden großen Regierungsparteien in Österreich, deren Erosion ich Ihnen bereits vorgeführt habe, durch diesen Unfall, mit durch diesen Unfall zumindest wieder erstanden. Sofort nach Haiders Tod begannen die Verhandlungen über eine neue große Koalition aus SPÖ und ÖVP und am 23. November 2008 erklärten die Parteichefs von SPÖ und ÖVP, dass sie sich auf eine Neuauflage der großen Koalition mit Werner Faymann als Bundeskanzler geeinigt haben. Am 2. Dezember 2008 wurde Faymann als Bundeskanzler vereidigt. Das ist wohlgerne natürlich keine Frage nach direkt

Beschuldigten oder Verantwortlichen sondern die Frage nach dem cui bono – wem nützt es die Frage nach den Interessen, die hinter so einem Todesfall stehen können und auch die Frage nach Interessenträgern, ohne hier natürlich irgendeine dieser Person direkt damit in Zusammenhang bringen zu können. Zumal es ja noch einen weitaus größeren Aspekt gibt, als die bloß innenpolitische Situation in Österreich. Auf diesen Aspekt bin ich sehr, sehr viel ausführlicher in dem Buch zu diesem Haider-Unfall eingegangen, einfach, weil ich dort viel mehr Platz und Zeit habe, um das dort ausführlich zu schildern. Und das ist natürlich der internationale und speziell der europäische Aspekt dieses plötzlichen Todesfalles. Man darf ja nicht vergessen, dass Jörg Haider einer der dezidiertesten Gegner und Kritiker der europäischen Union die meiste Zeit seines politischen Wirkens gewesen ist, dass er sich immer wieder kritisch zu dem EU-Reformvertrag geäußert hat, dass also die europäische Union oder der europäische Gedanke nichts Gutes von ihm hätte erwarten können, wenn er hier wie vorgesehen hätte auf die österreichische Politik wieder Einfluss gewinnen können, und daher darf man auch nicht vergessen: Diese äußerst instabile Situation, in der sich Europa im Herbst 2008 befunden hat, schon im Sommer 2008 hat Irland in einem Referendum sich gegen den EU-Reformvertrag ausgesprochen.

Es gab in mehreren europäischen Staaten Verfassungsklagen gegen den EU-Reformvertrag. Auch in Österreich war so eine Klage anhängig. Also, in dieser instabilen Situation Europas, hätte man natürlich so einen EU-Kritiker mit Einfluss auf die Bundespolitik Österreichs am allerwenigsten gebrauchen können. Auch hier mit dem Zusatz, das sind lediglich Fragen nach Interessen und Interessenträgern und keine Beschuldigungen in irgendeine Richtung. Soweit kann man aber hier die Hintergründe dieses seltsamen Unfalls, des Attentates beleuchten. Aus meiner Sicht spricht eine ganz, ganz hohe Wahrscheinlichkeit im Bereich von 90% dafür, dass Haider tatsächlich einem Attentat zum Opfer gefallen ist, dass sein Tod kein Zufall gewesen ist und damit bin ich eigentlich am Ende der DVD angekommen. Vielen herzlichen Dank für den Kauf dieser DVD und hoffentlich dann bald bei der nächsten Produktion! DANKE!

von dd.

Quellen:

<https://www.amazon.de/J%C3%B6rg-Haider-Unfall-Mord-Attentat/dp/3938516909>
https://www.youtube.com/watch?v=-dIB_z4siuA
<https://alexandrabader.wordpress.com/2018/10/08/nachdenken-ueber-joerg-haider/>

Das könnte Sie auch interessieren:

#MysterioeseTodesfaelle - Mysteriöse Todesfälle -

www.kla.tv/MysterioeseTodesfaelle

#Medienkommentar - www.kla.tv/Medienkommentare

Kla.TV – Die anderen Nachrichten ... frei – unabhängig – unzensiert ...



- ➔ was die Medien nicht verschweigen sollten ...
- ➔ wenig Gehörtes vom Volk, für das Volk ...
- ➔ tägliche News ab 19:45 Uhr auf www.kla.tv

Dranbleiben lohnt sich!

Kostenloses Abonnement mit wöchentlichen News per E-Mail erhalten Sie unter: www.kla.tv/abo

Sicherheitshinweis:

Gegenstimmen werden leider immer weiter zensiert und unterdrückt. Solange wir nicht gemäß den Interessen und Ideologien der Systempresse berichten, müssen wir jederzeit damit rechnen, dass Vorwände gesucht werden, um Kla.TV zu sperren oder zu schaden.

Vernetzen Sie sich darum heute noch internetunabhängig!

Klicken Sie hier: www.kla.tv/vernetzung

Lizenz:  *Creative Commons-Lizenz mit Namensnennung*

Verbreitung und Wiederaufbereitung ist mit Namensnennung erwünscht! Das Material darf jedoch nicht aus dem Kontext gerissen präsentiert werden. Mit öffentlichen Geldern (GEZ, Serafe, GIS, ...) finanzierte Institutionen ist die Verwendung ohne Rückfrage untersagt. Verstöße können strafrechtlich verfolgt werden.