



ICE 884 nach dem Unfall von Eschede: Ein Billigteil entwickelt apokalyptische Kräfte

DPA

VERKEHR

Die deutsche Titanic

Ein Jahr nach dem Unfall von Eschede sind die Rätsel um den ICE „Wilhelm Conrad Röntgen“ gelöst. Das Protokoll der Katastrophe und ihrer Folgen zeigt Leiden und Hilflosigkeit der Opfer – und die Fehlentscheidungen der Bahnmanager, die jetzt Strafverfahren fürchten müssen.

Es ist Heiligabend, als Martin Bruinier die Straße hinaufgeht, die vor einem Jahr noch von Eschede nach Reberlah führte. Neblich und still ist es in Eschede. Die Kränze auf dem Kreuz aus Sperrholz, das mitten auf der Straße liegt, sind inzwischen braun und die Plüschtiere aufgedunsen vom Regen. „Deine liebe Gattin“ liest Bruinier auf einer Trauerschleife.

Er geht weiter, dahin, wo vor einem Jahr eine Brücke war. Jetzt steht da nur noch eine Bretterwand.

Bruinier holt den Brief aus der Tasche, den Alexander zum Abschied geschrieben hatte, und heftet ihn an den Zaun. Das Foto des Sechsjährigen pappt er daneben, jenes, auf dem der Junge mit Sandalen und Badminton-T-Shirt zu Hause in Vellmar bei Kassel auf der Turnstange thront.

Damals, ein paar Tage vor der Katastrophe, hatte Alexander im Park Vergißmeinnicht

nicht gepflückt und sie seinem Stiefvater geschenkt: „Damit du uns nicht vergißt, wenn wir zur Kur fahren.“

Zu Hause klebte der Junge, der nach den Ferien in die Schule kommen sollte, eine Blume auf ein Blatt Papier und schrieb in ungelassenen Großbuchstaben: „LIBER MARTIN SCHAD DAS WIA BALT WEK FAREN. FILE GRÜSE DAN ALEX.“

Um sechs Uhr früh an jenem Mittwoch sieht Martin Bruinier Alexander ein letztes Mal. Der Junge schläft noch. Bruinier beobachtet, wie sich der Kleine auf die Reise mit dem Intercity-Express (ICE) vorbereitet hat: Der Wecker ist gestellt, die Kleidung zurechtgelegt. Bruinier küßt den Kleinen; „Alex, mach's gut, ruf mich mal an“, flüstert der Student der Zahnmedizin noch, ehe er zur Uni Göttingen fährt.

Alexander und seine Mutter steigen um 9.35 Uhr mit fünf Koffern in Kassel-Wil-

helmshöhe in den ICE 884 „Wilhelm Conrad Röntgen“; im fünften Waggon sind die Plätze 71 und 72 für sie reserviert. Mutter und Sohn wollen an die Ostsee. Um 10.59 Uhr verläßt Alexander das Abteil, er möchte seinen Lieblingszug erkunden.

Da sind es noch wenige Sekunden bis zur Katastrophe.

Der ICE 884 verunglückt am 3. Juni 1998 kurz vor dem Bahnhof von Eschede. 101 Menschen sterben, 88 werden verletzt. Seither ist der Name jenes Dorfes in der Lüneburger Heide, dessen Bahnhof damals mit den Worten „Es bahnt sich was an“ um Verständnis für Renovierungsarbeiten warb, ein Fanal. „Eschede“ steht für das Schicksal, das jeden treffen kann, für den Zufall, der Menschen überleben ließ, die um 10.59 Uhr an der richtigen Stelle waren – und „Eschede“ steht für ein Ende der Technikgläubigkeit.



Alexanders Abschiedsbrief, Ehepaar Bruinier: „Merk dir die Nummer des Abteils, und komm bald wieder“



ICE an der Unfallstelle: Der Stolz germanischer Ingenieurskunst zerschellt an der Brücke von Eschede

Denn mit dem ICE „Wilhelm Conrad Röntgen“ zerschellt an der Brücke von Eschede der Stolz germanischer Ingenieurskunst – die deutsche „Titanic“.

Es ist das gewaltigste Unglück in der Nachkriegsgeschichte der deutschen Eisenbahnfahrt. Noch nie hatte sich mit einem Fahrzeug das Gefühl totaler Sicherheit so verbunden wie mit dem ICE; noch nie wurde ein Zug bei Tempo 200 mit solchen Folgen von den Gleisen gefegt. Das vermeintlich Irrationale bringt eine rationalisierte Gesellschaft aus dem Takt. Das Trümmerfeld sieht aus, als habe ein zorniger Gott der High-Tech-Nation Germany eines ihrer Lieblingsspielzeuge vor die Füße geworfen.

In den Wochen nach dem Crash schien es, als ob die Technik Schicksal gespielt habe: Ein gebrochener Radreifen, bei einem 50 Millionen Mark teuren Wunderzug von 410 Metern Länge ein Billigteil, hatte apokalyptische Kräfte entwickelt.

Doch inzwischen, zehn Tage vor dem ersten Jahrestag des Unfalls von Eschede, steht fest, daß die Katastrophe von Menschenhand gemacht war. Und die Verantwortlichen, glauben Staatsanwälte und Fahnder, könnten auch ganz oben in der Führungsspitze der Bahn zu finden sein. Strafrechtliche Konsequenzen sind nicht mehr ausgeschlossen; der Bahn droht ein Mammutprozeß.

Am vergangenen Dienstag forderte die Staatsanwaltschaft Lüneburg von der Bahn AG die Herausgabe der Protokolle der Vorstandssitzungen aus der Entwicklungs- und Produktionsphase des Radreifens an, drohte andernfalls mit Durchsuchung und Beschlagnahme. Die Bahner waren zur Übergabe bereit. In den Unterlagen wollen die Ermittler Hinweise auf jene Manager finden, die vom Sommer 1992 an einen Zug mit bis zu 250 Stundenkilometern durchs Land gejagt haben, ohne das neue Radsystem ordnungsgemäß zu kontrollieren. „Es gibt Zweifel, daß das Rad für den Hochgeschwindigkeitsverkehr tauglich war“, sagt Oberstaatsanwalt Jürgen Wigger.

Ausgelöst wurde die Aktion durch ein technisches Gutachten. Gestützt auf die Ergebnisse des Darmstädter Fraunhofer-Instituts für Betriebsfestigkeit, urteilt ein Experte: Die Bahn hätte den Radreifen so nie einsetzen dürfen.

Als die Bundesbahn 1991 den ICE auf die Schienen setzt, entscheidet sie sich zunächst für bewährte Methoden. Das „recht konventionelle Drehgestell“ („Eisenbahn-Magazin) wird mit Monobloc-Rädern kombiniert, die aus einem Stück geschmiedet sind. Doch das hohe Tempo frißt die Räder förmlich auf. Sie laufen unrund.

Und dann wird es laut oben im Zug. Das sogenannte Bistro-Brummen verärgert die Kundschaft, und darum müssen die Räder

des Wunderzugs schon nach zwei Monaten und knapp 100 000 Kilometern wieder gewechselt werden. Die Bundesbahn, gerade mit der DDR-Reichsbahn vereinigt und von Verlusten geplagt, beschließt, den ICE auf einen neuartigen Radtyp umzurüsten – den gummigefederten Radsatz der Bauart 064. Anders als beim Monobloc werden dabei ein Radreifen aus Stahl und eine Gummimanschette auf die Radscheibe gezogen, wie ein Autoreifen auf die Felge.

Seit rund 40 Jahren ist dieser Radtyp im Einsatz – aber praktisch nur für Straßenbahnen. Im Hochgeschwindigkeitsverkehr gibt es ihn nicht. Die Franzosen, die als erste sehr schnell fuhren, verboten schon in den fünfziger Jahren jede Form des bereiften Rades. Auch die Amerikaner setzen es nicht ein. Die Dinger gelten vielen Eisenbahnern weltweit als unsicher.

Der Grund liegt in der Konstruktion: Anders als beim Monobloc lastet die Spannung auf dem Radreifen, und beim rollenden ICE biegt sich die Stahlkonstruktion 500 000mal am Tag. Wie lange hält so ein Teil das aus?

Am 31. August 1992 erhält die Bauart 064 ihr Zulassungszertifikat für den ICE-Einsatz. Die Bahn lizenziert sich das Rad praktisch selbst. „Die Bundesbahn“, sagt Markus Hecht, Professor am Institut für Straßen- und Schienenverkehr an der Technischen Universität Berlin, „war damals noch ihre eigene Aufsichtsbehörde.“ Das

Unglücksrad von Eschede ist eines von 36 „gummigefederten Einringrädern“, die am 28. Januar 1993 von der Vereinigten Schmiedewerke Verkehrstechnik GmbH in Bochum an das Bahnwerk in Nürnberg ausgeliefert werden. Auf die Radscheibe 1529 wird der Radreifen Nummer 1591 gezogen, ein zentimeterdicker Ring aus gewalztem und vergütetem B-5-Kohlenstoff-Stahl. Diese Kombination ergibt das fertige Rad des Radsatzes 523316. 7800 Mark zahlt die Bahn für das mörderische Stück.

Anderthalb Jahre steht das Rad in einem Lager, ehe es im Sommer 1994 erstmals unter einem Speisewagen zum Einsatz kommt. Fünfmal wird es in den folgenden Jahren ausgebaut und unter andere ICE-Wagen geschraubt. Am 12. Januar 1998 bestücken die Techniker das hintere Drehgestell des Mittelwagens 802 806-6 mit diesem Rad. Der Waggon wird in den „Betriebszug 151“ integriert. Im Morgen-grauen des 3. Juni rollt dieser ICE als „Wil-

helm Conrad Röntgen“ in den Münchner Hauptbahnhof.

Noch fünf Stunden und 19 Minuten.

Am Bahnsteig 19 warten Harald und Gabriele Korb, Lehrer und Lehrerin aus Gauting, beide 52. Viermal im Jahr reisen sie mit dem ICE nach Sylt; eigentlich wollten sie am 2. Juni fahren, aber dann haben sie sich lieber einen Tag Zeit zum Packen gelassen. Neben ihnen wartet Manuela Seibt, 35, aus Erding mit ihren Kindern Michael, 6, und Tanja, 7.

In Augsburg steigt Angelika Hauser, 32, zu, eine Apothekerin, die zur Fortbildung nach Hamburg will. Sie setzt sich in Wagen Nummer 4 und fängt an zu arbeiten.

Astrid Löwen, 27, und ihre Mutter Christl, 51, stehen um 3.45 Uhr in Vilshofen auf, um den ICE in Nürnberg zu erreichen. Sie wollen für eine Woche nach Travemünde. Astrid hat ihr Referendariat beendet, Christl kam seit Jahren nicht von zu Hause weg. Ihre zweite Tochter, Wiltrud, ist

geistig behindert und blind – seit 24 Jahren braucht sie ihre Mutter. Christl Löwen kann endlich einmal Pause machen, denn der Ehemann übernimmt die Pflege.

Auch die Kleinfamilie Dittmann-Waldenberger aus Regensburg, die nach Büsum will, und die 13jährige Sybille Czichon aus Weiden warten in Nürnberg. Sybille reist zu ihrer Tante nach Dänemark. Am Bahnsteig sieht sie Hannah Richter, 12, die mit ihrer Mutter Hera in den Norden fährt. Die Richters setzen sich in den fünften Waggon, Sybille Czichon geht nach hinten durch in den Großraumwagen. Sie hat ein Ticket für die erste Klasse. Ihr Talisman, das Plüschnashorn „Hörnli“, ist bei ihr.

In Nürnberg ändert der ICE seine Fahrtrichtung. Der Wagen mit dem Rad 523316, der bisher am Ende gerollt war, läuft nun an der Spitze des Zuges.

Noch drei Stunden und 23 Minuten.

Der Zug rast geräuschlos durch Bayern. Es ist wie Fliegen. Die Fahrgäste fühlen sich, wie eine Überlebende später sagt, „wie in Abrahams Schoß“.

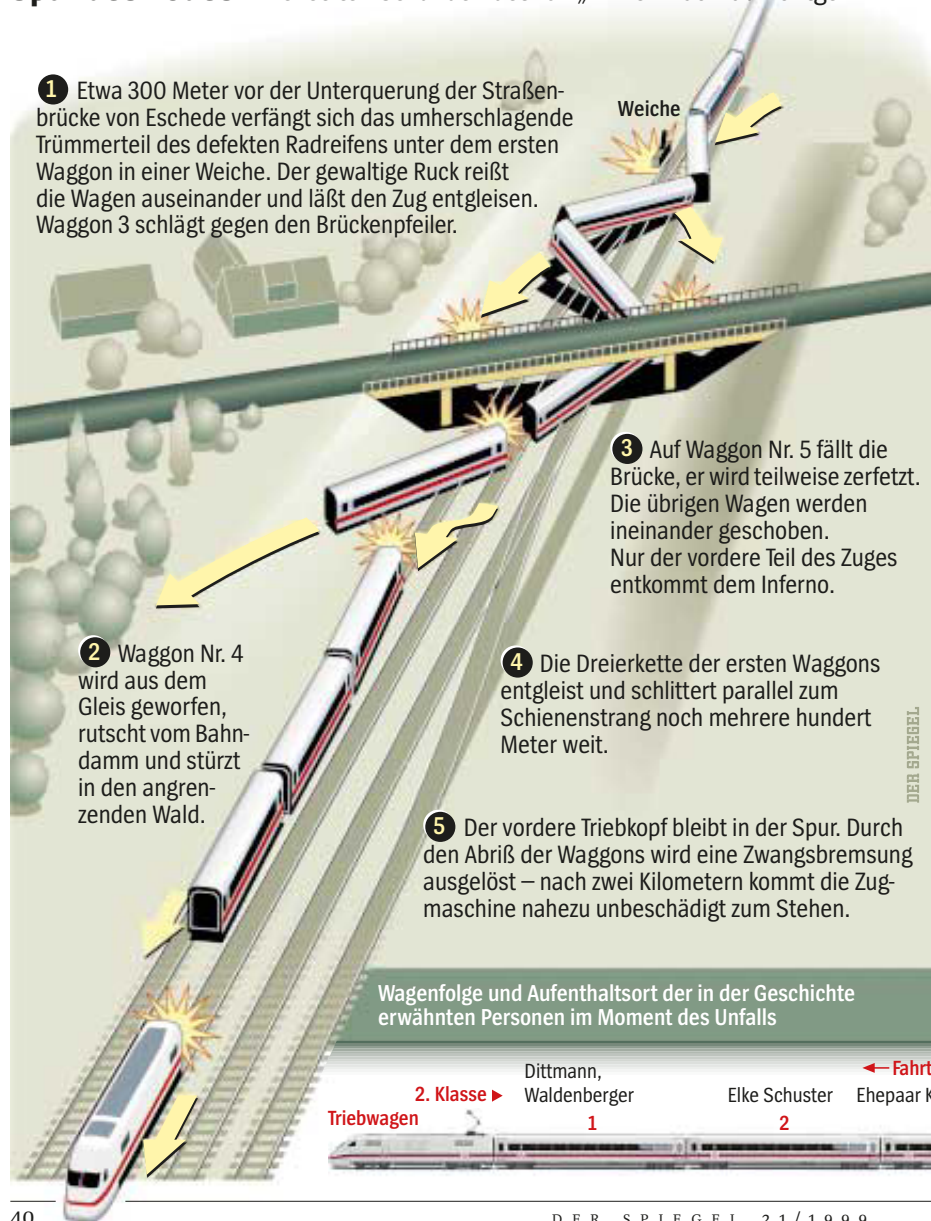
Keinem Fahrgast hinter der windschlipfigen Außenhaut kommen jene Fragen in den Sinn, die nach dem Unglück überall im Land gestellt werden: Was bringt es, den Tempobolzen ICE zu konstruieren, wenn der – anders als der französische TGV, für den eigene Trassen geschaffen wurden – durch schmale Tunnel und über Schienen und Weichen rauschen muß, die auch Güterzüge benutzen? Warum muß der Mensch in fünfeinhalb Stunden von München nach Hamburg fahren können?

„Wer einen Hochgeschwindigkeitszug erfindet, erfindet eine Hochgeschwindigkeitskatastrophe“, sagt der französische Philosoph Paul Virilio. Für den Wuppertaler Umweltwissenschaftler Wolfgang Sachs ist Schnelligkeit nur zu erreichen, „indem hochkonzentrierte Energien und Materialien verdichtet werden, um den Menschen aus seinem organischen Gewand herauszukatapultieren“. Doch in der Tempogesellschaft passiere es zwangsläufig, „daß diese Fassung platzt. Und dann ergießt sich die hochkonzentrierte Gewalt über Beteiligte und Unbeteiligte“.

Petra Sebastian, 37, will in ein neues Leben aufbrechen. Sie ist seit ein paar Wochen Single und freut sich auf Hamburg. „Endlich kommt er“, denkt die blonde Diätassistentin des Coburger Krankenhauses, als der ICE um 8.31 Uhr in Würzburg einfährt. Sie setzt sich auf ihren Platz Nummer 54 im neunten Waggon.

Sieglinde König-Damnig, 67, steigt in den sechsten Wagen; sie möchte nach Sylt, den Tod ihres Ehemanns verarbeiten. In ihrer Nähe sitzt diese lustige Familie aus

Spur des Todes Die letzten Sekunden des ICE „Wilhelm Conrad Röntgen“





Abtransport eines zerstörten Waggons: Unter dem Stahlbeton entdecken die Retter noch einen Torso

Weißbrunn bei Coburg. Marianne Gehring, 40, hatte sich gewünscht, daß ihr Mann Reinhard sie und die Kinder mit dem Auto nach St. Peter-Ording fahren möge, doch der Ingenieur muß arbeiten. Darum hat Marianne Gehring die Plätze 11, 12 und 13 an einem Tisch im sechsten Waggon reserviert. Lukas, 6, ein stiller Junge, dessen Asthma durch das Reizklima an der Nordsee gelindert werden soll, und Laura, 3, seine immer fröhliche Schwester, schauen sich Bilderbücher an.

Der ICE erreicht Fulda, hier wechseln die Zugbegleiter. Die Flensburgerin Olegard Schurich, 43, hat es genossen, ein paar Tage ohne Familie bei Freunden in Fulda zu sein. Sie steigt in den fünften Waggon und setzt sich auf den ersten Platz, den Rücken zur Fahrtrichtung.

Noch eine Stunde und 56 Minuten.

Olegard Schurich erfreut sich am Blick durch das breite Fenster: Radfahrer, Badende an einem Baggersee, Deutschland im Hochsommer.

In Kassel steigen Alexander, der Junge, der die Verfißmeinnicht auf den Abschiedsbrief geklebt hat, seine Mutter Ulrike Bruinier, Heinrich und Marianne Röhle, die Fernsehjournalistin Viola Schmid, 52, und Margaretha Banze, 70, ein. Frau Banze möchte auf Sylt Urlaub mit ihrer Seniorengruppe machen; sie trägt einen goldenen Armreif.

Noch eine Stunde und 24 Minuten.

Es ist 9.35 Uhr, der ICE 884 hat drei Minuten Verspätung. Aber nichts ist ungewöhnlich an diesem Morgen. Im Bordrestaurant serviert das Mitropa-Team Rührei mit Schinken und das kleine Frühstück mit Honig. Der sechsjährige Lukas Gehring sitzt an seinem Tisch und malt.

In Hannover nimmt Axel G. aus Duisburg im ersten Wagen Platz. Elke Schuster*, 28, aus Hildesheim, die auf dem Weg zu Vorstellungsgesprächen in Hamburg ist, setzt sich in den zweiten Waggon. Das Bordrestaurant schließt, das ist normal kurz vor dem Ziel.

Noch neun Minuten.

Im ersten Waggon sitzen André Waldenberger, seine Mutter Sigrid und ihr Lebensgefährte Jörg Dittmann. Die Sitze 102, 104 und 106 liegen im Abteil direkt vor der Toilette. André und sein Stiefvater durften den Zug besichtigen, nun dösen sie.

Um 10.57 Uhr reißt ein Knall die Reisenden aus ihrer Schläfrigkeit. Jörg Dittmann, 31, vermutet „eine Explosion“ und sieht sofort, daß der Fußboden des Zuges, direkt unter der Armlehne zwischen André und seiner Mutter, aufgebrochen ist. Er ahnt, daß „etwas Schlimmes passiert ist“.

Bei Kilometer 55,1 – bis zum Bahnhof Eschede sind es noch knapp 6000 Meter – ist der Radreifen gebrochen. Wie die Altersringe eines Baumes hat sich ein Riß im Innern des Stahlreifens ausgebreitet. Er löst sich von der Radscheibe, biegt sich wie das Handstück eines Spazierstockes auf, verkeilt sich im Drehgestell und schlägt unter den Wagenboden.

Noch zwei Minuten.

* Name von der Redaktion geändert.

Auch Axel G. bekommt Panik. Der Mann aus Duisburg sitzt gerade auf der Toilette, als er den Einschlag hört. Er wird regelrecht durchgeschüttelt. Er bekommt „Todesangst“, ihm schießt nur ein Gedanke durch den Kopf: „Ich muß hier raus.“

Der frühere Landwirt Heinrich Röhle aus Dorfitter bei Kassel, mit Ehefrau Marianne ebenfalls im ersten Waggon, glaubt, daß der „ganze Wagen hochhüpft und wieder auf die Schienen knallt“.

Der kleine Alexander, der schon seit Kassel den Zug inspizieren will, hat von seiner Mutter endlich die Erlaubnis dazu bekommen. Er hat die Hand am Türgriff, als sie den Knall hört und ihn zuruckruft.

Dann ist es wieder still, der ICE fährt gleichmäßig dahin, und Ulrike Bruinier läßt ihren Sohn erneut auf den Gang. „Merk dir die Nummer des Abteils“, sagt sie noch, „und komm bald wieder.“

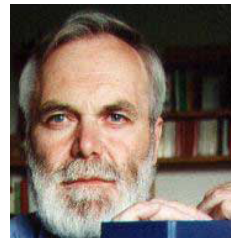
Gleich am Anfang des zweiten Waggons sitzt Elke Schuster aus Hildesheim. Auch sie hat den Krach gehört, dem „stählerne, mahlende Geräusche“ folgen.

Sie sucht den Blickkontakt zu anderen Reisenden, doch niemand reagiert. Dann sieht sie, wie Jörg Dittmann, Sigrid Waldenberger und der kleine André aufgelöst in den Waggon kommen. Dittmann sucht den Schaffner und findet ihn im dritten Waggon, wo er die Papierschilder mit den Platzreservierungen einsammelt – die Fahrt ist ja fast vorbei.

Noch eine Minute.

Auch der Schaffner hat einen „sehr starken Ruck“ verspürt, sich aber „eigentlich noch nicht so ganz große Sorgen gemacht“. Daß Steine oder überfahrenes Wild unter den Wagen knallen, kommt beim ICE häufiger vor. Auch ihn beruhigt, daß der Zug nach dem sachten Schlingern friedlich und in gewohntem Tempo weiterfährt. Jörg Dittmann stürmt durch den Gang und ruft: „Es ist etwas Schreckliches passiert.“ Doch der Schaffner will die Notbremse nicht ziehen – deshalb wird jetzt gegen ihn ermittelt.

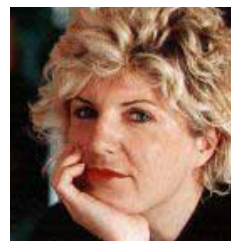
Der Zugbegleiter hätte „zumindest nach Erhalt der Infor-



Hinterbliebener Löwen



Hinterbliebener König



Opfer Petra Sebastian

Familie Gehring,
Sieglinde König-Damnig

Petra Sebastian,
Margaretha Banze

Speisewagen 1. Klasse ▶

Sybilie Czichon

Triebwagen

mation, daß der Boden im ersten Wagen bereits geborsten sei, sofort handeln müssen“, behauptet der Nürnberger Anwalt Peter Rottner, der den Zugbegleiter „wegen fahrlässiger Tötung“ angezeigt hat. Ein Ziehen der Notbremse hätte „die Schwere des Unglücks vermindern können“.

Dittmann und der Schaffner rennen zurück in den ersten Waggon. Dittmann kann gerade noch auf die gebrochene Stelle zeigen, da beginnt der Zug zu rattern. Er ruckelt und schaukelt wild.

Dittmann fällt zu Boden, ihm schießt durch den Kopf:

„Ich komme hier um.“ Der Schaffner wird durch den halben Waggon geschleudert. Elke Schuster wird aus dem Sitz katapultiert, auf den Gang geworfen, ans Fenster und wieder zurück, gegen Rücken- und Armlehnen.

Hinten, im neunten Waggon, steht Petra Sebastian neben ihrem Platz; sie will gerade ihren Regenschirm in der Gepäckablage befestigen, da sie fürchtet, er könne herunterfallen. Petra Sebastian sieht, „wie der Zug wackelt“, spürt „den zweiten Ruck und ein gewaltiges Zerren in alle Richtungen. Ich habe mich abgestützt, und dann wurde der Druck gewaltig“.

An „Weiche 2“ vor dem Bahnhof von Eschede verkeilt sich der gesprengte Radreifen in einer Stahlzunge, die die Züge in der Spur halten soll, dem „Radlenker“. Dieser wird abgerissen, stößt wie ein Speer durch den Boden des ersten Wagens.

Die Wucht des Aufpralls drückt das defekte Rad nach rechts, es rutscht von der Schiene. Auch das linke Rad entgleist.



Eingedrungener Radlenker*

Die Katastrophe ist da, und sie dauert 5,6 Sekunden.

Nach 120 Metern prallt das entgleiste linke Rad gegen die Spitze der „Weiche 3“, die dadurch umgestellt wird. Der dritte Waggon rast nach rechts, entgleist und schlägt mit seinem hinteren Teil den rechten Pfeiler der Brücke weg. Sie stürzt ein und bremst das High-Tech-Geschoß von knapp 200 Stundenkilometern auf null.

Der Triebkopf wird dadurch vom Rest des Zuges abgerissen; erst jetzt leiten die Sicherheitssysteme eine Vollbremsung ein. Zwei Kilometer hinter der Unglücksstelle stoppt die Lok; der Lokführer hat von der Katastrophe hinter sich nichts mitbekommt.

Denn als der Radreifen abgesprengt wurde, trennte er zwar das Glasfaserkabel eines elektronischen Überwachungssystems zwischen den Schienen durch. Doch dieses Warnsystem versagte, weil die Kontrollcomputer im vorderen Triebkopf nur Störungen vor dem Zug registrieren. Daß es hinter der Führungslok zu einem Zwischenfall kommen könnte, hatten die Konstrukteure des ICE offenbar für unmöglich gehalten.

So fährt der Lokführer seine Passagiere quasi blind in den Tod; er

* Der Stahlträger wurde von der „Weiche 2“ abgerissen, drang durch den Boden in den ersten Waggon ein und bohrte sich durch die Innendecke in den Wasserbehälter für die Toilette unter dem Wagendach.

ahnt erst, was passiert ist, als er nach der Vollbremsung aus dem Seitenfenster schaut und hinter sich keinen Zug mehr sieht. Der Schock ist so groß, daß er fast zwei Stunden lang regungslos in seiner Kabine ausharrt – bis ihn die Retter finden.

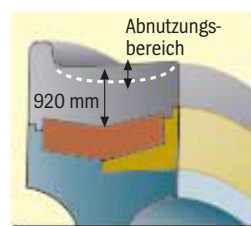
Die Wagen eins, zwei und drei rumpeln auf dem Schotterbett weiter und stoppen nach rund 350 Metern. Wagen vier, der durch den Aufprall an den Pfeiler von Wagen drei getrennt wird, passiert die einstürzende Brücke, rast nach rechts hinunter in den Wald und kippt um.

Die Brücke knallt, wenige Meter hinter dem Sitz von Olegard Schurich, auf den fünften Waggon und reißt ihn auseinander. Der vordere Teil rutscht noch 100 Meter weiter. Wagen sechs wird komplett von den Betontrümmern begraben.

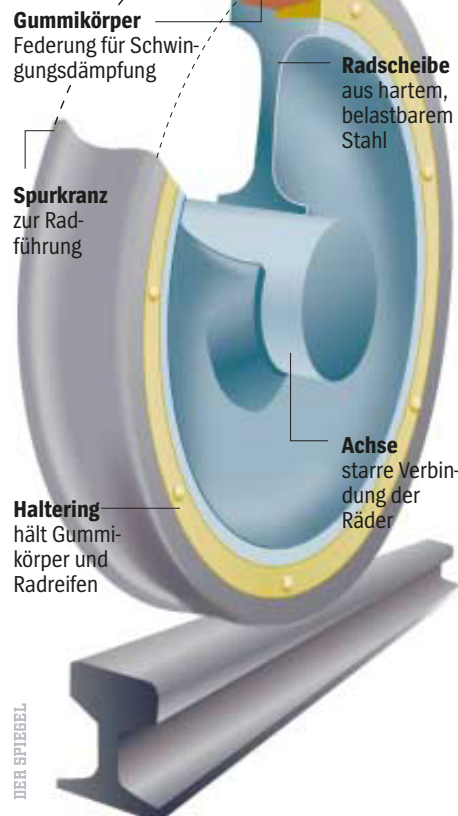
Die Wagen sieben und neun der zweiten Klasse, der Bistrowagen zehn und die Wagen elf, zwölf und vierzehn der ersten Klasse klappen wie ein Zollstock zusammen. Der hintere Triebwagen prescht in die Wracks, schiebt die Trümmer zehn Meter hoch auf.

Eine Minute nach dem Unfall beginnt die Rettungsaktion. Ein Anwohner meldet

Verschleiß am Profil Radreifen des ICE



Radreifen
Der Radreifen war ursprünglich 920 Millimeter dick; laut Vorgabe der Bahn durfte er bis 854 mm abgefahren werden. Gutachter halten ein Profil von 890 mm für unverzichtbar.



Abgerissener Radreifen unter dem Drehgestell: 88 Minuten für die letzte Inspektion

über den Polizeinotruf 110 ein „Zugunglück, Eschede, Rebberlaher Straße“. Um 11.03 Uhr heulen in Eschede die Sirenen.

Dorfbewohner laufen zum Bahndamm, leisten Erste Hilfe, holen Decken, Bettlaken und Leitern. Das Rote Kreuz fordert alle verfügbaren Rettungsprofis an: die Krankenwagen des Landkreises Celle, die niedergelassenen Ärzte von Eschede, die Rettungshubschrauber aus Uelzen und Hannover, danach benachrichtigt es die Leitstellen der Nachbarkreise. Sechs Minuten nach dem Unfall trifft der erste Krankenwagen ein, zwei Minuten später der erste Feuerwehrwagen. „Kompletter ICE verunglückt und völlig zerstört, Wag-

Anfangs herrscht Chaos in den Sammelstellen, es mangelt an Beatmungsfläschen, Sauerstoff und Schmerzmitteln. Weil Verletztenkarten fehlen, helfen die Ärzte sich, indem sie Notizen auf die Haut der Patienten schreiben. „ICE 884, weiblich, unbekannt“, steht auf dem Oberkörper von Olegard Schurich aus Flensburg. In der Hektik wird nicht exakt dokumentiert, wohin die Patienten transportiert werden – aus diesem Versäumnis wird später ein Alptraum für alle Angehörigen.

26 Minuten nach dem Crash schätzt die Einsatzleitung das Ausmaß auf 40 Tote und noch einmal die gleiche Anzahl an Schwerverletzten. Um 11.25 Uhr ver-

hat kein System, um die Zahl der Insassen bestimmen zu können. Der Zug hat 759 Sitzplätze; er soll, heißt es zunächst, nahezu voll besetzt gewesen sein.

Um kurz vor zwölf sind 16 Verletzte geborgen. Ab 12.05 Uhr starten in Eschede die ersten Hubschrauber, sie fliegen Verletzte in Kliniken in ganz Norddeutschland.

Im Celler Krankenhaus erweist sich ein interner Katastrophenplan als nützlich: Zur Erkennung der schwerverletzten Patienten erhalten alle direkt bei der Einlieferung eine Nummer. Selbst ein Beutelsatz, in dem persönliche Habe und Kleidungsstücke aufbewahrt werden, wird mit einer Nummer versehen. Einer der Patienten ist so ent-



Rettungsarbeiten auf den zusammengeschobenen Waggons: Geräte der Feuerwehr rutschen ab wie stumpfe Sägen

gons ineinander verkeilt“, lautet die erste Meldung an die Leitstelle.

Mit bloßen Händen beginnen die Helfer, Reisende aus dem Zug zu ziehen. Eine lebensgefährliche Arbeit: Die Stromoberleitungen, 15 000 Volt stark, liegen auf dem Zug; sie werden von der Bahn erst um 11.09 Uhr abgeschaltet. Der Lokalreporter Joachim Gries, 42, schleppt fünf Schwerverletzte ins Freie, überall hört er „die blutenden Opfer weinen“.

Um 11.07 Uhr löst Gemeindebrandmeister Rolf Pundschus Großalarm aus. Weitere Feuerwehren, Hubschrauber, das Technische Hilfswerk (THW) und Kräfte der Bundeswehr werden angefordert.

Im Allgemeinen Krankenhaus Celle werden alle für diesen Tag vorgesehenen Operationen abgesagt, die Chirurgen beenden die laufenden Eingriffe. Durch Blitz-Entlassungen und Umlegungen werden auf der Unfallstation 43 Betten frei gemacht.

An der Unglücksstelle gliedern Celles Kreisbrandmeister Gerd Bakeberg und Ewald Hüls, der Leitende Notarzt des Landkreises, das Schlachtfeld ICE wie ein Schachbrett. Im Ost- und im Westabschnitt gibt es Sammelstellen für Verletzte. Im Osten wird die Lagerhalle des Förderbandunternehmens Ulrich in ein Krankenlager umfunktioniert, im Westen entsteht auf freiem Feld eine Zeltstadt.

hängt Rettungsarzt Hüls einen vorläufigen Transportstopp für Verletzte. Damit soll gewährleistet werden, daß zunächst die Schwerverletzten versorgt werden. Deshalb werden auch die Toten vorerst liegen gelassen.

Obwohl schon bald 37 Fachleute anrücken, die in der Feuerweherschule in Celle einen Oberbrandmeister-Lehrgang absolvieren, stehen die Retter vor Problemen. Die Helfer haben wenige Monate zuvor Bergungsmaßnahmen nach einem ICE-Unfall simuliert, doch wie man sich in das Innere dieser Metallschlangen vorkämpft, erklärte ihnen dabei niemand.

Keiner weiß, wo die hydraulischen Spreizer angesetzt werden können, selbst mit der Flex ist der ICE-Außenhaut nicht beizukommen. Sie rutscht ab wie eine stumpfe Säge. Die druckfesten Scheiben lassen sich auch mit dem schwersten Vorschlaghammer nicht zertrümmern. So vergeht wertvolle Zeit – auch den technischen Helfern wird nun bewußt, daß niemand jemals mit dem Entgleisen eines ICE gerechnet hatte.

Und niemand ahnt, wie viele Menschen noch in den Trümmern liegen: Die Bahn



Opfer Schurich

stellt, daß die Angehörigen ihn nur anhand eines Schlüssels identifizieren können.

Auch in der Medizinischen Hochschule Hannover ist um 11.40 Uhr Katastrophenalarm ausgelöst worden. Glücklicherweise befinden sich die meisten der 34 Unfallchirurgen gerade auf einem „Trauma-Symposium“ in der Landeshauptstadt. Einige der 200 Teilnehmer waren mit dem ICE 884 angereist und in Hannover ausgestiegen.

Um 12.30 Uhr stellt Oberkreisdirektor Klaus Rathert offiziell den Katastrophenfall fest. 19 Minuten später stellt die

Bundeswehr den Schießbetrieb auf den Truppenübungsplätzen Bergen und Munster ein; die Hubschrauber können jetzt ohne Umweg die Krankenhäuser anfliegen.

Insgesamt arbeiten bei dieser größten Unfall-Rettungsaktion in der Geschichte der Bundesrepublik am ersten Tag 1889 professionelle Helfer am Unglücksort, die meisten kommen von Feuerwehr (726) sowie Sanitäts- und Rettungsdiensten (423). 354 Fahrzeuge sind im Einsatz. Da jedem Verletzten ein Arzt, ein Rettungsassistent und ein Seelsorger zur Seite stehen, gehen die Einsatzkräfte von der ersten Notfall-



Bergung der Opfer: „Hier lebt keiner mehr“

versorgung in eine „individualmedizinische Patientenbetreuung“ über.

Doch die Vielfalt des deutschen Rettungswesens bereitet auch Probleme. Weil es keine organisationsübergreifenden Abzeichen gibt, laufen zeitweise 23 Doktores als „Leitende Notärzte“ durchs Gelände.

Pfarrer, die sich gerade zu einer ökumenischen Konferenz des Kirchenkreises Celle getroffen hatten, eilen zur Unglücksstelle: Sie haben sich Pappschilder mit der Aufschrift „Seelsorger“ ans Revers geheftet. Rund 80 Geistliche leisten Verletzten und Sterbenden Beistand, trösten ihre Angehörigen.

Um 13.10 Uhr sperren das Luftwaffenamt und die Deutsche Flugsicherung im Umkreis von fünf nautischen Meilen den Luftraum. Ausgenommen vom Flugverbot sind nur die Rettungsflyer. Polizeikräfte haben beobachtet, wie auf naheliegenden Flugplätzen Hubschrauber mit Kameras von Fernsehsendern beladen werden. Das Team eines Privatsenders kreist mit dem Helikopter so tief über der Unfallstelle, daß den Helfern der Sand in die Augen bläst. Ein Hubschrauber des Bundesgrenzschutzes drängt ihn ab.

Um 13.15 Uhr sind die Schwerverletzten abtransportiert. Im ehemaligen Verletzungszelt wird die „Leichensammelstelle West“ eingerichtet. Leichtverletzte werden in der Turnhalle der Gemeinde Eschede versorgt.

Inzwischen sind sämtliche Handynetze blockiert, weil Hunderte von Reportern mit Mobiltelefonen anreisen. Auch die Handfunkgeräte und der sogenannte BOS-Funk der Helfer ist zusammengebrochen. Um den Überblick zu behalten, schickt die Rettungsleitung wie vor hundert Jahren Helfer als „Melder“ durch das Gelände. Ab 13.30 Uhr beginnen Fernmeldetechniker mit dem „Feldkabelbau“, der Einrichtung eines eigenen Kommunikationsnetzes.

Ein BO-105-Hubschrauber der Bundeswehr kreist über der Einsatzstelle und ko-

ordiniert auf der eigens zugewiesenen Frequenz von 123,10 Megahertz die 39 Flieger von Polizei, Bundesgrenzschutz, Rettungsdiensten und Bundeswehr.

Die medizinische Arbeit ist um 13.45 Uhr nahezu abgeschlossen. 87 Verletzte sind auf 23 Kliniken verteilt worden, 27 von ihnen auf dem Luftweg. Aus dem „Verbandsplatz Ost“ wird die „Zentrale Leichensammelstelle“.

Sie füllt sich schnell.

Der Gautinger Lehrer Harald Korb überlebt, seine Frau Gabriele ist sofort tot. Korb läuft panisch zwischen den Zugteilen herum, bis er sie findet. „Ich durfte eine Viertelstunde bei ihr bleiben“, sagt er. Sanitäter bringen ihn weg.

Die Münchner Familie Seibt ist mit dem Aufprall auseinandergerissen worden. Manuela, die Mutter, hat sich Hüfte und Becken gebrochen und Quetschungen am ganzen Körper erlitten. Sie wird nach Hannover gebracht und ins künstliche Koma versetzt. Ihr Sohn Michael, der im Gang stand, weil er ein Eis kaufen wollte, wird mit gebrochenem Arm und gebrochenem Unterschenkel, mit Schnittwunden und Prellungen nach Bremen geflogen. Tanja, die Siebenjährige, ist tot.

Die Apothekerin Angelika Hauser aus Augsburg hat Wirbelbrüche und eine Gehirnerschütterung davongetragen. Ein Hubschrauber bringt sie nach Hamburg.



Staatsanwälte Wigger, Dresselhaus
„Gewisse Aufweichung der Vorschriften“

Astrid Löwen, die junge Lehrerin, ist sofort tot; auch ihre Mutter Christl stirbt beim Aufprall. „Muß denn eine Familie alles aushalten“, fragt Heinrich Löwen, der mit der behinderten Wiltrud zurückbleibt.

Jörg Dittmann, der den Zugbegleiter gerufen hatte, ist ebenso wie der kleine André und dessen Mutter nahezu unverletzt.

Sybille Czichon, die 13jährige, tröstet Verletzte, ehe sie selbst zusammenbricht. Der erste und der zwölfte Brustwirbel sind angebrochen, Prellungen und Platzwunden schmerzen.

Hannah Richter, die Zwölfjährige, krabbelte blutverschmiert durch die Trümmer; sie sucht ihre Mutter, die gerade zur Toilette gegangen war. Die Mutter lebt nicht mehr.

Petra Sebastian, die sportliche Diätassistentin aus Coburg, kann Mund und Augen nicht öffnen; alles ist voller Dreck und Scherben. Vor ihr hat ein junger Mann seine tote Freundin auf dem Schoß. Begraben von einem Sitz, kann sich Petra Sebastian kaum bewegen. Ihr linker Knöchel ist seltsam weggedreht, das Bein brennt, ist blutrot und windet sich wie eine Schlange. Sie hat eineinhalb Liter Blut verloren, als ein Polizist sie befreit. Der Unterschenkel ist mehrfach gebrochen, ebenso der große, der mittlere und der kleine Zeh.

Reinhard Gehringer, der seine Frau und die Kinder nicht mit dem Auto nach St. Peter-Ording bringen konnte, verliert seine Familie. Ehefrau Marianne, der sechsjährige Lukas und die dreijährige Laura sterben im sechsten Waggon unter der Brücke von Eschede.

Olegard Schurich liegt auf der Seite und hört „Jammern, Gestöhne, Weinen“. Sie denkt: „Hier mußt du raus“, aber sie ist eingeklemmt. Kopf, Beine und Arme kann sie keinen Millimeter bewegen, Dach und Seitenwände des teilweise von der Brücke getroffenen fünften Wagens halten sie fest.

„Hier lebt keiner mehr“, sagt ein Sanitäter draußen. „Aber ich“, flüstert Schurich. Ihre rechte Hand hat zehn Zentimeter Spielraum; sie klopft auf Metall. Olegard Schurich ist die letzte, die aus dem Zug geholt, die letzte, die ausgeflogen wird. Sie hat eine Lungenquetschung und eine Rippenserienfraktur, die Ärzte versetzen sie ins Koma.

Alexander, der Sechsjährige, der beim Aufprall im Gang stand und fortgerissen wurde, stirbt an seinen Kopfverletzungen; seine Mutter hat Platzwunden, Prellungen, ein Schleudertrauma und steht unter Schock. Viola Schmid, die Fernsehjournalistin, ist tot; ebenso Margaretha Banze, die Seniorin. Ihr goldener Armreif wird gefunden; er ist zerstört.

Sieglinde König-Damnig, die alte Dame, die nach Sylt wollte, ist sofort tot. Ihr Sohn Edward, ein Phy-

siklehrer, hofft, „daß sie nicht erleben mußte, was mit ihrem Körper passierte“. Er weiß, was bei solchen Unfällen mit Menschen geschieht und haßt in diesen Tagen seinen Beruf. Der Beerdigungsunternehmer sagt ihm, er habe eine solche Leiche noch nie gesehen, „von der Statur her könnte es Ihre Mutter sein“.

Für die Kräfte, die wirken, wenn ein Körper abrupt von 200 auf null Stundenkilometer abgebremst wird, ist der menschliche Organismus nicht geschaffen. Die Bilanz von Eschede ist fürchterlich: 67 Opfer haben schwere Schädelverletzungen, dazu kommen Lungenquetschungen, zerrissene Herzen, Leber- und Milzeinrisse. Diese Menschen waren ebenso sofort tot wie 18 weitere Opfer, die „Polytraumata“ aufwiesen, aber keine Kopfverletzungen hatten. In acht Fällen kam es zu totalen Körperzerstörungen: Zerteilungen, Abrissen von Gliedmaßen und Aufreißen des Leibes.

Geschlossene Lastwagen des THW bringen Tote und Leichenteile in die Fabrikhalle, die von Kriminalbeamten gesichert ist. Polizei und Notärzte sortieren die Körperteile und legen sie in nummerierte Leichensäcke, die eilig bei einem Großhändler aus Altencelle beschafft werden.

Als der Oberkreisdirektor um 15.15 Uhr den Katastrophenalarm aufhebt, sind viele Helfer seit fast vier Stunden im Einsatz, ohne Rücksicht auf die eigene Gesundheit. Drei Einsatzkräfte müssen mit Wirbelbrüchen und schweren Fußverletzungen ins Krankenhaus.

Die psychischen Folgen sind noch nicht abzusehen: In den Köpfen der Retter werden die Bilder der Toten noch lange lebendig sein. Die eigens eingerichtete „Einsatznachsorge“, ein Team aus Psychologen und Geistlichen, hat ein Jahr nach Eschede fast 500 Hilfskräfte betreut. Fachleute rechnen damit, daß 50 von ihnen Spätschäden davontragen werden.

Die Arbeit der Helfer wertet der Bundespräsident später bei der Trauerfeier als Trost im Unglück. In den Trümmern von Eschede sei eine in Deutschland schon verschüttet geglaubte Solidarität wiederentdeckt worden. „Es ist nicht wahr, daß unser Land nur aus Egoisten besteht“, sagt Roman Herzog in der Stadtkirche von Celle.

Um 16.38 Uhr entscheidet die Identifizierungskommission des Bundeskriminalamtes, alle geborgenen Leichen in das Rechtsmedizinische Institut der Medizinischen Hochschule Hannover bringen zu lassen. Überlegungen, in der provisorischen Leichenhalle Kühlaggregate zu installieren, werden verworfen. Kurz nach 19 Uhr beginnen örtliche Bestattungsunternehmer und Bundeswehr-Lastwagen mit dem Abtransport. Sie fahren im Konvoi, begleitet von Polizeifahrzeugen.



Nächtlicher Einsatz in Eschede

„Das Land besteht nicht nur aus Egoisten“



Notarzt Hüls

In der Zwischenzeit arbeiten drei Bundeswehr-Panzer und ein 40-Tonnen-Kran der Feuerwehr an der Bergung des Zuges. Zwei weitere Schwerlastkräne treffen ein. Mit ihnen soll die Brücke gehoben werden, unter der noch drei Waggons liegen.

Immer wieder werden die Helfer mit neuen Schicksalen konfrontiert. Gegen 23 Uhr greifen sie auf der Bundesstraße 191 zwischen Eschede und Celle ein Unfallopfer auf, das verwirrt umherläuft.

In der Nacht steigt die Zahl der Toten auf 81. Zwischen den Waggons stoßen die Einsatzkräfte auf ein völlig zusammengedrücktes Auto der Bahn. Die beiden Gleisarbeiter hatten offensichtlich noch versucht, Schutz hinter dem Brückenpfeiler zu finden. Sie wurden erdrückt.

Noch am Freitag entdecken die Aufräumer von Eschede eine Leiche. Das Opfer war mit hoher Wucht aus dem Zug zum

Brückenkopf geschleudert worden. Die Einsatzleitung entschließt sich daraufhin, auch den letzten noch stehenden Brückenpfeiler abzutragen. Tatsächlich finden sich drei weitere Tote.

Insgesamt werden 98 Opfer und Dutzende abgerissene Gliedmaßen in 135 Leichentransportsäcken in die Hochschule nach Hannover gefahren. An den vier Sektionstischen in zwei weißgekachelten Räumen arbeiten Rechtsmediziner, Zahnärzte, Sektionsgehilfen, Protokollführer, Fotografen und weitere Sachbearbeiter für Daktyloskopie und Asservatensicherung rund um die Uhr.

In Wiesbaden hat Bernd Roßbach, 45, Leiter des Bereichs Schwerkriminalität und Leiter der Sondereinheit „Identifizierungskommission“ (Idko) beim BKA, aus dem Radio von Eschede erfahren. Er weiß sofort, was das heißt – Roßbach und seine Leute müssen immer dann ausrücken, wenn Flugzeuge abstürzen oder eben Züge verunglücken.

Abends um elf ist Roßbach in Hannover, in der Nacht und am nächsten Morgen bereitet er alles vor, um 14 Uhr fangen seine 31 Leute an. Sie arbeiten mit den Experten der Hochschule zusammen.

Es ist eine grauenhafte Arbeit. Die Idko-Leute haben deshalb ihre Regeln: Im Hotel bleiben sie stets unter sich, die Dienstkleidung bleibt immer am Arbeitsplatz. Aber Distanz kann keiner behalten: Einmal fehlt einem Jungen ein Arm; er findet sich im Leichensack eines älteren Mannes.

Jede Leiche und jedes Körperteil bekommen eine Nummer, von eins aufwärts bis 150 – Margaretha Banze aus Kassel ist Nummer 48. Mitunter sind die Verletzungen so schwer, daß nur noch Zahnschemavergleich oder DNA-Analyse helfen. Manchem Opfer wurde Tasche oder Portemonnaie eines anderen zugeordnet, das erschwert die Erkennung zusätzlich.

Roßbach und seine Mitarbeiter müssen mit Angehörigen reden. Sie versichern, daß es sich „um einen raschen, nicht bei Bewußtsein erfolgten Tod gehandelt hat“. Und sie versuchen die meisten Hinterbliebenen davon zu überzeugen, sich nicht am offenen Sarg von ihren Angehörigen zu verabschieden.

Das macht die Trauer so schwer. Für Edward König, der seine Mutter nicht mehr sehen durfte, „ist alles so unwirklich“. Gabi Vogel, die ihre Mutter Margaretha Banze verlor, „will alles erfahren, was ich erfahren kann, um eine Vorstellung von Muttis Tod zu bekommen. So ist es am Grab, als wenn ich ein altes Stück Land bepflanzt“.

Nur wenige dürfen Abschied nehmen. „Ich habe Alexander geboren, ich kann ihn nicht einfach so gehen lassen“, sagt Ulrike Bruinier. Sie wird zu ihrem Sohn gelassen und ist erleichtert: „Er sah friedlich aus.“

Für die Angehörigen sind die Tage nach Eschede ein Martyrium. Sie sind irgendwo in Deutschland, bei der Arbeit, im Garten,



Sicherstellung des ICE: *Eines der aufwendigsten Verfahren der deutschen Geschichte*

bei Freunden, als sie durch das Radio und durch einen Anruf von der Katastrophe erfahren. Sie telefonieren mit der Bahn, hören minutenlang Tanzmusik in der Warteschleife, und dann kann ihnen doch niemand weiterhelfen. Alle Notrufnummern sind überlastet.

Reinhard Gehringer hofft die ganze Zeit, „daß wenigstens einer der drei überlebt hat“. Er fährt nach Eschede und von Krankenhaus zu Krankenhaus und kriegt nichts heraus. Nach drei Tagen hat er Gewißheit.

Die Familie Schurich sucht überall, aber daß Olegard in Wolfsburg im Koma liegt, sagt ihnen keiner. Der Notarzt hatte den Hubschrauber umgeleitet, als Frau Schurich in akuter Lebensgefahr war. Wolfsburg stand auf keiner Liste.

Martin Bruinier erfährt am Telefon, daß seine Frau lebt. Tagelang sucht er nach Alexander. Einmal hört er, daß ein Kind, das wie Alexander ein T-Shirt mit einer großen „6“ trug, mit einem Helfer fortgegangen sei; er fährt alle Straßen der Umgebung ab. Dann erfährt er, daß ein Junge, auf den Alexanders Beschreibung paßt, im Allgemeinen Krankenhaus Celle liege. Er rast hin, sieht ein Kind und überall Infusionsnadeln, Kabel, Beatmungsgeräte. „Ja, das ist er“, denkt er und sagt: „Alex hat ein Blutschwämmchen am Bauch.“ Der Junge in der Klinik hat keines.

Als Bruinier verzweifelt und übermüdet nach Kassel zurückkommt, bringen ihm zwei Polizisten die Nachricht von Alexanders Tod.

Zur gleichen Zeit tragen in Eschede Helfer mit ihren Händen den Sand der Böschung Kilo für Kilo ab und sieben ihn durch. Bis viereinhalb Meter tief finden sie Gepäckteile, Kleidungssetzen, Schmuckstücke und Leichenteile.

Am Samstag morgen um 6.42 Uhr ist der Rettungseinsatz offiziell abgeschlossen. Die technische Einsatzleitung übergibt der Polizei die Unglücksstelle. Doch

am Sonntag vormittag machen die Hilfskräfte eine letzte grausige Entdeckung: Unter 50 Zentimeter dicken Stahlbetonstücken entdecken sie noch einen Torso.

Schon an der Unfallstelle nimmt die Staatsanwaltschaft Lüneburg die Ermittlungen auf. Für die zwei Staatsanwältinnen aus der Außenstelle Celle ist zunächst nicht viel zu tun – die Bergung der Opfer geht vor. Kommandos des Bundesgrenzschutzes suchen die Strecke ab. Fünfeinhalb Kilometer vor dem Unglücksort finden sie die ersten Spuren der Katastrophe: Kerben in den Betonschwellen, abgeplatzte Teile der Zugverkleidung.

Nur wenig später macht ein Techniker des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), der von Hamburg nach Eschede beordert wurde, den entscheidenden Fund. Er entdeckt an dem fast unversehrten Wagen eins, der 200 Meter von der Unglücksstelle entfernt ins Kiesbett schlitterte, den geborstenen Radreifen. Und er findet den abgebrochenen Radlenker, der sich unterm Dach des ersten Wagens bis in den Wassertank für die Toilette gebohrt hat. Sein spontanes Urteil: „Das kann die Ursache sein.“



Radkontrolle im Münchner ICE-Betriebswerk
Test im Licht der Arbeitslampe

Noch während die Helfer um das Leben der Schwerverletzten ringen, bergen die Ermittler die Daten aus dem Bordcomputer des ICE. Auf einer Platine hat das System „David“ („Diagnose-, Aufrüst- und Vorbereitungsdienst mit integrierter Display-Steuerung“) alle Auffälligkeiten der Fahrt gespeichert, fast wie eine Black-Box im Flugzeug.

In der gleichen Nacht rücken beim ICE-Betriebswerk in München Spezialisten des EBA an und verlangen die Herausgabe der letzten Wartungsdaten des „Wilhelm Conrad Röntgen“.

Die Staatsanwältinnen rufen technische Gutachter an den Unfallort. Der ICE 884 wird beschlagnahmt: In Einzelteilen macht er sich auf seine letzte Reise.

Ein VW-Bulli des Bundesgrenzschutzes bringt den geborstenen Radreifen zum Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit nach Darmstadt. Eine Kolonne Tieflader transportiert den Waggon eins und alle Räder des Zugs zur Technischen Universität Aachen. Die ausgebauten Weichen, Waggon zwei und drei und sämtliche Drehgestelle deponiert die Staatsanwaltschaft auf dem nahegelegenen Fliegerhorst Celle-Wietzenbruch.

Acht Beamte der Polizeiinspektion Celle und sieben Bundesgrenzschützer bilden die Soko Eschede. Das erweist sich als Glücksfall: Fünf BGS-Leute waren früher bei der Bahnpolizei und sind damit vom Fach. Die kleine Celler Zweigstelle ist bald personell überfordert, die Lüneburger Zentrale übernimmt. Drei erfahrene Staatsanwälte leiten das Verfahren 161 Js 12212/98 – es wird eines der aufwendigsten der deutschen Geschichte.

Die Soko, die ihr Quartier in einer Kaserne des Bundesgrenzschutzes in der Freienwalder Straße in Hannover bezieht, prüft das gesamte Hochgeschwindigkeitssystem der deutschen Bahn. An den Bürowänden hängen Unfallskizzen und Fotos des geborstenen Unfallzuges. Und den Fahndern ist schnell klar, daß Eschede mehr als ein bedauernswerter statistischer Unfall in der Welt des Hochgeschwindigkeitsverkehrs ist.

Am 9. Juni sichten die Ermittler erstmals die Daten aus dem Bordcomputer und aus dem Instandsetzungswerk München. Überraschendes Ergebnis: Achtmal hatten Zugbegleiter seit Anfang April in die bordeigene „Zentraleinheit für die Überwachung und Steuerung“ Beschwerden über das Drehgestell mit dem Unglücksrad eingegeben, gekennzeichnet mit den bahninternen Fehlercodes „F 018“ (unruhiger Lauf) oder „F 108“ (Flachstelle). Das Rad rumpelte, es machte Lärm.

In der Nacht vor der Todesfahrt rollte der ICE in München routinemäßig nach einer Fahrt durch die Waschanlage über eine sogenannte

„Radsatzdiagnoseeinrichtung“. Das High-Tech-Gerät der Firma Hegenscheidt, das der Zug im Schrittempo passiert, soll vor allem Rundlaufabweichungen feststellen: Sie sind der Schrecken jedes Ingenieurs, denn die Abweichungen von der idealen Kreisform können das Rad, die prinzipielle Schwachstelle in der Eisenbahntechnik, unberechenbar werden lassen.

Die Ergebnisse der Messungen laufen auf dem Computer-Bildschirm eines Disponenten auf. Dieser entscheidet, was repariert wird und wann der Zug wieder fahren darf. Um ihm die Arbeit zu erleichtern, kennzeichnet das Rechnersystem Mängel mit kräftiger roter Untermauerung.

Beim Unglücksrad von Eschede zeigt der Computer nur noch rot. Eine „Rundlaufabweichung“ von 0,6 Millimetern hat die Bahn als „Betriebsgrenzmaß“ festgesetzt. Schon am 27. Mai um 22.53 Uhr registriert das Meßmodul einen Wert von 0,7; am Morgen des 1. Juni sind es um 4 Uhr sogar 0,8 Millimeter. Der ICE fährt dennoch ab, und nach einer Fahrt durch Deutschland hat der Wert noch einmal zugenommen: Um 23.45 Uhr liegt er bei 0,9 Millimeter.

Die letzte Inspektion im Münchner ICE-Betriebswerk dauert 88 Minuten inklusive Wagenwäsche und Reinigen der Toiletten. Das Rad wird wieder nicht gewechselt – obwohl die Unrundheit auf fast das Doppelte des zulässigen Wertes zugenommen hat: 1,1 Millimeter mißt das Diagnosegerät am 2. Juni um 22.23 Uhr.

Am 6. Juli reisen Mitglieder der Soko erstmals nach München – mit dem ICE. Noch auf der Fahrt befragen sie den Bordmechaniker nach allerlei Details.

Die Vernehmungen in Bayern führen tief in das komplizierte Regelwerk des einstigen Staatsbetriebes. Die Bahn-Techniker erzählen den Ermittlern, das Grenzmaß sei nicht so wichtig. Da man Räder der Bauart 064 für „dauerfest“ und damit bruchsfest gehalten habe, seien Reparaturen schon mal aufgeschoben worden. Bindende Vorschriften gebe es nicht.

Auf der Prioritätenliste für die nächtlichen Inspektionen, die von eins bis sechs reicht, hätten Unrundheiten deshalb in der Kategorie fünf gestanden. Die Reparatur einer nicht funktionierenden Kaffeemaschine habe als dringlicher gegolten.

Die Arbeiter, die im Münchner ICE-Betriebswerk nachts viel zu tun haben, erzählen weiter, daß der Einsatz von High-Tech die Arbeit oft nur erschwert habe. Die Radsatzdiagnose habe schon seit Monaten keine zuverlässigen Daten mehr geliefert, sondern ständig Fehlmessungen. Schließlich habe man sie nicht mehr son-

derlich ernst genommen – der prüfende Blick im Licht einer Arbeitslampe war Test genug.

Das sehen die Hamburger Kollegen anders. Bei Befragungen im ICE-Betriebswerk Hamburg-Eidelstedt erklären die Techniker den Ermittlern, der Austausch sei nach den Instandsetzungsrichtlinien Pflicht. Und bei einem zweiten Besuch in München findet die Soko eine Dienstabweisung vom 25. November 1994: Bei Eingabe des Fehlercodes „unruhiger Lauf“ und bei Erreichen des Betriebsgrenzmaßes sei der Radsatz zwingend zu tauschen. Bei drei Inspektionen vor dem Unglück lagen genau diese Voraussetzungen vor.

Im Münchner Werk, resümiert der Lüneburger Oberstaatsanwalt Jürgen Wigger, habe es wohl „gewisse Aufweichungen“ der Vorschriften gegeben.



Touristenführer Steinbach: „Manche Unfälle haben etwas Besonderes“

Daher wird gegen die beiden Disponenten und den zuständigen Münchner Segmentleiter ermittelt. Die sich stetig verschlechternden Meßwerte, so der Vorwurf, hätten dokumentiert, daß das Bauteil 1591 nicht mehr sicher war.

Die Testergebnisse des Darmstädter Fraunhofer-Instituts von Anfang Mai bringen dann auch Spitzenmanager, die diesen Zug auf die Schienen gesetzt haben, in Verdacht. Und so droht das Eisenbahnunglück für das Bahn-Unternehmen zum Desaster zu werden.

Die Konzern-Oberen hatten bis zuletzt gehofft, daß ein Materialfehler zum Bruch führte, mithin die Verantwortung beim Radhersteller liege. Eigens entsandte die Bahn ihre Fachleute nach Darmstadt, um die Reste des Radreifens unter dem Elektronenmikroskop zu begutachten. Doch die fanden keine Hinweise auf mangelnde Qualität.

Wie das Profil bei einem Autoreifen, so dürfen auch die Radreifen nur bis zu einer bestimmten Grenze abgefahren werden. 920 Millimeter stark war der Stahlring, als er aus dem Bochumer Werk kam. Bei 858 Millimetern, so entschied die Bahn, sollten sie aus dem Verkehr gezogen werden. Spä-

ter wurde die Vorgabe – zumindest im Betriebswerk München – auf 854 Millimeter abgesenkt.

Nach zahllosen Computer-Simulationen, Lauftests und Festigkeits-Analysen an 064-Rädern ist der Gutachter überzeugt, daß die bereiften Räder für einen sicheren Betrieb schon bei 890 Millimetern hätten gewechselt werden müssen. Unterhalb dieses Wertes würden die Spannungen im dünn gewordenen Radreifen ständig zunehmen – bis zum Bruch.

Als in Eschede der Radreifen bricht, ist er 1,789 Millionen Kilometer gelaufen. Selbst nach den Maßstäben der Bahn wäre es mit seinem Einsatz bald vorbei gewesen: Es war bis auf 862 Millimeter abgefahren. Ein Überwachungsverfahren, das gefährliche Innenrisse diagnostizieren könnte, hatte die Bahn erst gar nicht angeschafft. Ein solches, davon ist der Gutachter überzeugt, ist aber für Räder mit hoher Laufleistung unverzichtbar.

350 Ordner über die Genesis des deutschen Sonderweges in der Hochgeschwindigkeitstechnologie türmen sich mittlerweile bei der Sonderkommission: darunter 91 mit Akten vom Bahn-Technologie-Zentrum in Minden, 32 vom Hersteller in Bochum, 34 aus der Bahn-Zentrale in Frankfurt. Und je weiter die Staatsanwälte in die Materie vordringen, desto größer werden die Zweifel, daß das

ehrgeizige Technikprojekt wissenschaftlich seriös abgesichert war.

Der stählerne Radring, angeblich dauerfest und zerstörungssicher, versagte nicht nur einmal: Als nach Eschede 82 Radreifen durchgecheckt wurden, fand die Bahn in drei weiteren ebenfalls Risse.

Daß der Einsatz des bereiften Rades ein Irrweg war, hat die Bahn bis heute nicht offiziell eingestanden. Doch die Konsequenzen sprechen für sich: Das gummifedernde Modell ist verschwunden, die ICE-Züge rollen längst wieder auf Monobloc-Rädern. Die Radsatzdiagnose in München arbeitet plötzlich wieder einwandfrei, das Grenzmaß für Unrundheiten ist auf 0,4 Millimeter herabgesenkt worden.

Die Soko hat viele Vernehmungen von Bahntechnikern durchgeführt. Immer wenn über die jetzt geltenden verschärften Wartungsvorschriften geredet wird, beginnen die Sätze mit „seit Eschede“. Denn seit Eschede ist nichts mehr wie vorher, weder bei der Bahn noch in Eschede selbst.

Der kleine Ort in der Südheide wird für immer als Synonym „für das große Zugunglück“ stehen, wie Gemeindedirektor Fritz Kiemann befürchtet. Noch immer kommen jedes Wochenende Dutzende von



G. SCHLAGER

Beschlagnahmte Wagen auf dem Fliegerhorst Wietzenbruch: Seit Eschede ist alles anders

Besuchern und stehen bedrückt am Holzzaun vor dem Brückenende, wo das Bild von Alexander hängt.

Manfred Steinbach muß dann für Ordnung sorgen. Die Gemeinde hat ihn eigens als ABM-Kraft eingestellt, um Touristen zu informieren und genervte Anwohner abzuschirmen. Steinbach patrouilliert auf seinem Dienstfahrrad mit der Aufschrift „ICE-Unglücksstelle“.

„Es gibt eben Unfälle, die haben für immer etwas Besonderes“, sagt Notfallmediziner Hüls, „und hier hat sich eben das Nonplusultra der deutschen Industrie an dieser blöden Brücke zerlegt.“

Darum werden die helfenden Pfarrer zum TV-Kollegen Fliege geladen, und der Lokalreporter sitzt bei Ilona Christen im Talkessel. Hüls reist von Tagung zu Tagung, um seinen Kollegen in ganz Europa zu erklären, wie man in Eschede den ICE-Unfall gemeistert hat. Um alle Anfragen aus dem In- und Ausland beantworten zu können, findet im November 1998 ein Notfall-Symposium für 1200 Teilnehmer statt*.

Während in der kommenden Woche der Wiederaufbau der Brücke beginnt und die Arbeitsgemeinschaft „Gedenkstätte“ am Jahrestag ihren Vorschlag für ein Mahnmal präsentieren wird, kämpfen Angehörige und Verletzte um ihre Rechte. Sie wollen Gerechtigkeit und auch eine angemessene Entschädigung. Manchmal, sagt Reinhard Gehringer, „habe ich das Gefühl, als müsse dort ein Erdbeben passiert sein – alle finden es furchtbar, aber niemand kann etwas dafür“.

Das liegt weniger an Otto Ernst Krasney, einem ehemaligen Richter, den die Bahn als Ombudsmann eingesetzt hat. Krasney arbeitet hart, „ist der Typ guter Mensch“ (Edward König) und hat durchgesetzt, daß die Bahn für jeden Toten 30 000 Mark als

„besondere Zuwendung“ gezahlt hat. Dennoch bescheinigen ihm die Mitglieder der „Selbsthilfe Eschede“ in einer Fragebogenaktion, daß er „nicht wirklich unabhängig“ sei und von der Bahn benutzt werde, um „nach außen gut dazustehen“.

Denn auch Krasney sind Fehler unterlaufen, die alle Angehörigen entsetzen. „Hiermit wende ich mich an Sie persönlich“, schrieb er an die Hinterbliebenen. Als die herausfanden, daß sie den gleichen Brief bekommen hatten, fühlten sie sich, als hätte da eine Wurfseitung „an alle Anwohner“ im Briefkasten gelegen. Manche Briefe trugen auch noch Werbestempel („Fahr mal wieder Bahn“), manchmal lag Reklame für die neue Bahn-Card bei. Und der schwerverletzte Peter Kraft, der nach mehreren Operationen in der Reha-Klinik in Bad Wiessee liegt, bekam eine Einladung zum Skiurlaub.

Womöglich seien solche Pannen bei einem Unglück dieser Dimension nicht zu vermeiden, sagt König. Fehlbesetzungen seien allerdings jene Bahn-Bedienstete, „die uns behandeln, als ginge es um eine verlorene Reisetasche“.

Alle Hinterbliebenen mußten Belege und Beweise für jedes Detail zusammenkratzen. Also belegten die Bruiniers, die El-

tern des toten Alexander: „Kindersarg Sterntalerdesign“ – 1460 Mark, „Aufbewahrung in einer Kühlanlage“ – 65 Mark.

Bis heute war kein Bahn-Vertreter bei Reinhard Gehringer, um einmal „Es tut uns leid“ zu sagen. „Darauf werde ich ewig warten“, glaubt der Mann, der Frau und zwei Kinder verlor.

Gabi Vogel, die seit dem Tod ihrer Mutter so depressiv ist, daß sie ihren Haushalt nicht mehr führen kann, bekam zu hören: „Sie sind doch eine erwachsene Frau.“ Als sie den „Armreif, Gelbgold 585“ ihrer Mutter, der 1800 Mark gekostet hatte, auf die Schadensliste schrieb, verlangte die Bahn, den Juwelier zu konsultieren, damit der „Schmelzwert in Abzug gebracht werden“ könne. 93,80 Mark wurden gestrichen.

„Soll sich auch niemand bereichern an einem Unfall“, verkündete der Leiter der Haftpflichtgruppe Eschede, Peter Schubert. Dabei ist unter Juristen unstrittig, daß das deutsche Recht für Schadensersatz und Schmerzensgeld seit Jahrzehnten überholt ist. 5000, manchmal 10 000 Mark bekommen Angehörige – wenn ein Verschulden nachgewiesen ist. Dann gilt der Beruf des Getöteten als Maßstab. „Kinder bringen nichts“, so König zynisch.

„Die Bahn will, daß Eschede endlich vorbei ist und sich keiner mehr rührt“, klagt Heinrich Löwen, der sich jetzt um seine Tochter Wiltrud kümmert.

König hat mit Löwen die Selbsthilfe Eschede gegründet. Er wühlt sich durch Akten, telefoniert nächtelang und weiß, „daß ich mir damit das Nachdenken erspare“.

Ulrike Bruinier wollte Grundschullehrerin werden, aber sie fürchtet, daß sie niemals sechsjährige Kinder unterrichten kann. „Jedes kleine Glück ist getrübt“, sagt sie, „die Gedanken an Alexander vergehen nie.“ Sie ist wieder schwanger und hat Vergißmeinnicht auf das Grab gepflanzt.

Reinhard Gehringer sitzt in dem Haus, das vor dem Unglück von Eschede ein „echtes Paradies“ war. Er hat es selbst gebaut, vor fünf Jahren, mit hellem Holz in hohen Räumen, mit einer Rutsche für die Kinder, mit Kindergarderobe und mit Kindertisch. „Ich kann hier nicht sein, und ich kann nicht weg“, sagt er, „ich schaffe es nicht, ihre Sachen in Kisten zu packen.“

Olegard Schurich führt ein zweites, anderes Leben. „Ich bin so dankbar“, sagt sie, „und ich bin so selbstbewußt geworden. Ich habe begriffen, was für einen Überlebenswillen ich gehabt haben muß.“

Nur manchmal sieht sie sich noch ihre zersplitterte Armbanduhr an. Die ist stehengeblieben um 10 Uhr, 59 Minuten und 33 Sekunden.

KLAUS BRINKBÄUMER, UDO LUDWIG, GEORG MASCOLO



Ingenieur Hecht: Die Bahn kontrollierte sich selbst

* Der Tagungsbericht „Die ICE-Katastrophe von Eschede“ ist am 21. Mai im Springer-Verlag, Heidelberg, erschienen.