



ICE-Unglück am 3. Juni 1998 in Eschede: „Unsere Forderungen wurden knallhart abgewiesen“

KATASTROPHEN

„Ein gewisses Risiko“

Der Streit um die Entschädigung der ICE-Opfer von Eschede eskaliert: Hinterbliebene wollen die Bahn in den USA verklagen; sie werfen dem Vorstand vor, Mitschuld am Unfall zu haben.

Das letzte Treffen mit den Chefs der Deutschen Bahn endete für Geschädigte und Hinterbliebene von Eschede wie alle Treffen zuvor: „Die Atmosphäre war eisig kalt“, sagt Heinrich Löwen, „unsere Forderungen wurden knallhart abgewiesen.“

Für den Mann aus dem bayerischen Vilsbiburg, der beim Entgleisen des ICE „Wilhelm Conrad Röntgen“ auf der Fahrt von München nach Hamburg am 3. Juni 1998 Ehefrau und Tochter verlor, stand deshalb nach der Sitzung mit Bahnchef Hartmut Mehdorn am 29. November in Frankfurt fest, dass es keinen „tragfähigen Kompromiss“ geben wird. Um Schadensersatz und Schmerzensgeld zu bekommen, kündigt der Sprecher der Interessengemeinschaft „Selbsthilfe Eschede“ Klagen an.

2001 wird damit zum Jahr der großen juristischen Aufarbeitung des spektakulärsten Unfalls der deutschen Bahngeschichte. Drei Jahre nach der Katastrophe kommt die Bahn vor Gericht, und die Zweifel mehrten sich, ob schon alle Verdächtigen ausgemacht sind. Denn der damalige Vorstand, das zeigen beschlagnahmte Unterlagen, war lange vor dem Unglück darüber informiert, dass ein neu eingeführter Radreifen ein Risiko bedeuten könnte. Die Hinterbliebenen geben der Bahnschulden Spitze deshalb eine „erhebliche Mitschuld“.

Strafrechtlich müssen sich vor dem Landgericht Lüneburg voraussichtlich im

Herbst vier Männer verantworten: ein ausgeschiedener Leitender Bundesbahndirektor aus dem ehemaligen Bundesbahnen-Zentralamt in Minden, einer seiner Helfer sowie zwei Ingenieure der früheren Vereinigten Schmiedewerke GmbH (VSG) in Bochum. Sie sollen dafür verantwortlich sein, dass ein Rad unter den Hochge-



Bahner Heinisch (mit Radreifen): Auf Eile gedrängt

schwindigkeitszug montiert wurde, das nicht nach dem Stand der Technik getestet war.

Was für das Staatsunternehmen weit prekärer werden kann, sind die finanziellen Forderungen der Opfer. Rund 50 Hinterbliebene verlangen für jeden Todesfall mindestens 550 000 Mark. Und was für die Bahn und die VSG-Mutter Thyssen ein un-

kalkulierbarer Faktor sein wird: Die Anwälte wollen die Klage auch vor ein Gericht in New York bringen.

In Schreiben an Mehdorn und Thyssen-Krupp hat der Berliner Opfer-Anwalt Reiner Geulen in der vergangenen Woche eine Frist bis zum 28. Februar gesetzt, danach gehen die Schriftsätze auf den Weg – auch an den District Court in New York, wo eine Anwältin auftreten wird, die dort Erfahrung mit Klagen von Zwangsarbeitern gegen Unternehmen aus Österreich hat.

Für die Selbsthilfe Eschede ist die Zivilklage in den USA nicht nur eine Drohung, um die Bahn noch zum Einlenken zu bewegen. Präzedenzfälle hätten gezeigt, so Geulen, dass sich US-Gerichte für zuständig erklären werden. Denn: Sowohl ThyssenKrupp als auch die Bahn seien in den USA vertreten und geschäftlich tätig.

Die USA legen die Frage, ob ihre Gerichte zuständig sind, in der Regel sehr großzügig aus. Ob die Justiz dort den Fall Eschede tatsächlich annehmen und durchverhandeln werde, sagt Haimo Schack, US-Rechtssachmann an der Universität Kiel, „ist Ermessenssache des Richters“.

Unabhängig davon, wo verhandelt wird: Nach Einsicht in die Ermittlungsakten hat sich unter den Opfern die Erkenntnis festgesetzt, dass „Maß und Grad des Verschuldens“ von VSG und Bahn erheblich sind, vergleichbar mit Fällen in Amerika, in denen dreistellige Millionen-summen gezahlt wurden. Bisher hat die Bahn für jeden Getöteten 30 000 Mark überwiesen – als „besondere Zuwendung“, wie sie stets betont, ohne damit eine Rechtspflicht anzuerkennen. Thyssen-Krupp, einer von ehemals drei Gesellschaftern der VSG, sieht sich ohnehin nicht in der Pflicht. Die VSG ist aufgelöst.

Die Kläger wollen nicht nur den Beweis antreten, dass der geborstene Radreifen mangelhaft geprüft, getestet und kontrolliert worden war. Sie wollen auch dokumentieren, dass die Bahnspitze den gummi-federten Reifen allein aus kommerziellen Gründen unter die Züge schrauben ließ.

Besonders aufmerksam haben die Hinterbliebenen einen Bericht der Staatsanwaltschaft Lüneburg vom Oktober 1999 gelesen. Auf zwölf Seiten fassen die Ermittler darin die Auswertung von Dokumenten und Protokollen aus 28 Umzugskartons zusammen, die sie bei Durchsuchungen der Bahnzentralen in Frankfurt und Berlin sicherstellten.

Darin heißt es, Reisende hätten sich bereits seit 1991 über ein „Brummen“ und über „Vibrationen“ beschwert, die den Reisekomfort besonders im Speisewagen gestört hätten. Die Bahn habe deshalb wirtschaftliche Einbußen bei ihrem Vorzeigezug befürchtet und sei auf den bis dahin noch bei keinem Hochgeschwindigkeitszug eingesetzten Radreifen der Bauart 064 gestoßen – auch wenn dabei auf „die sechsmonatige Erprobungsphase verzichtet werden“ müsse, wie es in einem VSG-Vermerk vom 19. August 1992 heißt.



Bahnchef Dürr (1996)
„Für H. D. persönlich“

Beschäftigt hat sich in Frankfurt mit diesem Problem vor allem das für den Bereich „Forschung und Entwicklung“ zuständige Bahn-Vorstandsmitglied Roland Heinisch. In einer Sitzung des Führungsgremiums Deutsche Eisenbahnen (FDE), in dem alle Vorstandsmitglieder von Bundes- und Reichsbahn saßen, habe Heinisch am 1. September 1992 erläutert, wie man die Vibrationsprobleme in den Griff bekommen wollte. Zuvor habe der Technikfachmann, so steht es in einem Vermerk, den Vorstandsvorsitzenden Heinz Dürr („für H. D. persönlich“) über den „ICE-Vibrationen-Sachstand“ informiert. In Minden notierte am

24. August 1992 ein Bahndirektor, beim 064-Radreifen sei ein „gewisses Risiko wegen der fehlenden Betriebserfahrung gegeben“. Dies könne aber nach dem „derzeitigen Kenntnisstand getragen werden“.

Anfang Oktober 1992 befasste sich das FDE erneut mit den gummi-federten Reifen. In der Beschlussvorlage („streng vertraulich“) wird auf die „fehlenden Langzeiterfahrungen unter ICE-Bedingungen“ eingegangen. Um die auszugleichen, sollten laufende Kontrollen „im Betrieb durchgeführt“ werden – eine Maßgabe, die of-

fenbar nur halbherzig in die Praxis umgesetzt wurde. Eine begleitende Prüfung der Bruchsicherheit jedenfalls unterblieb.

Für die Opfer fügen sich die Ermittlungsergebnisse zu einem „katastrophalen Bild vom Umgang der Bahn mit der Sicherheit“ (Geulen). Die Staatsanwaltschaft will indes die Bahnvorstände offenbar nicht zur Rechenschaft ziehen, da für die Prüfung der Betriebsfestigkeit des Radreifens 064 allein das Bundesbahn-Zentralamt in Minden zuständig gewesen sei. Auch wenn es Hinweise gebe, dass der Vorstand in Frankfurt „auf eine beschleunigte Erprobung der gummi-federten Räder gedrängt hat“, habe das Zentralamt bis 1998 genügend Zeit gehabt, Tests nachzuholen. Die Bahn will sich derzeit wegen des laufenden Verfahrens nicht zum Unfallgeschehen äußern.

Hinterbliebene glauben zudem ein weiteres Indiz für den laschen Umgang mit der Sicherheit gefunden zu haben. Mit Blick auf die Einführung der gummi-federten Räder habe der Hersteller VSG 1992 die Betriebshaftpflichtversicherung von 50 auf 100 Millionen Mark verdoppeln wollen.

Der Versicherer HDI habe die Anfrage der VSG aber als „außergewöhnlichen Vorgang“ empfunden und eine aufwendige Risikoanalyse gefordert. Zum Abschluss des Vertrages kam es später nicht.

UDO LUDWIG