

„... nicht die Technik als solche“

Gerhard Mauz zum Urteil über das Tanklastzug-Unglück von Herborn

Das „erste Wort“ des Vorsitzenden Richters Ditmar Roth, 55, galt in der mündlichen Urteilsbegründung den Eltern. Vier junge Frauen und ein 25 Jahre alter Grieche sind dem Tanklastzug-Unglück von Herborn am Abend des 7. Juli 1987 zum Opfer gefallen. Von dem großen Leid, das den Eltern zugefügt wurde, sprach der Vorsitzende, der die 41 Verletzten nicht vergaß und der auch erwähnte, was den Menschen zugefügt wurde, denen ein Schaden von insgesamt mindestens 17 Millionen Mark entstand.

Es war vorbildlich, daß der Vorsitzende Richter Roth gleich zu Beginn auf die Leidtragenden und die Betroffenen einging. Es fragt sich nur, ob das Urteil denen, die durch das Unglück einen Menschen verloren haben, wirklich etwas gibt.

Das Urteil wich in seinen Feststellungen Erkenntnissen aus, die man von ihm erwarten mußte. Das Gericht suchte Zuflucht beim „menschlichen Versagen“. Es befand durch seinen Vorsitzenden Richter – „... nicht die Technik als solche“ habe versagt.

Zufrieden konnten Rechtsanwalt Dr. Peter Waskönig und andere Vertreter von Daimler-Benz, die zur Urteilsverkündung gekommen waren, die Heimreise antreten. Ja, wenn der Mensch mit der wundervollen Technik, die ihm zur Verfügung gestellt wird, nicht richtig umgeht...

Menschlich versagt hat Hanspeter Hartmann, 35, doch er versagte in einem Bereich, der mit Technik nichts zu tun hat. Der Koblenzer Spedition, deren Chef er ist, gehörten die Zugmaschine und der Auflieger, die verunglückten.

Hanspeter Hartmann hat sich über seinen Werkstattleiter, der ihm vortrug, dieses Gespann sei derzeit nicht verkehrstauglich, es müsse bis zur Instandsetzung auf dem Hof bleiben, hinweggesetzt. Unglücke sind genauso selten wie Glück im Spiel, mag er gedacht haben, als er 34 056 Liter Treibstoff auf den Verkehr losließ.

Hanspeter Hartmann hatte die Firma vom Vater übernommen, einen im vergangenen Jahrhundert gegründeten Familienbesitz von mittlerer Größe. Er übernahm zu einem heiklen Zeitpunkt zwischen Vergangenheit und Zukunft.

Der Wettbewerb wurde immerrabiater. Geschäfte, aus denen sich die Großen heraushalten könnten, wurden immer wichtiger. Man mußte technisch um- und aufrüsten und überbrücken, um mithal-



Katastrophe in Herborn: 34 056 Liter Treibstoff explodierten

ten zu können. Hanspeter Hartmann war noch sehr jung für die Verantwortung, die sich immer schwerer auf ihn legte. Er wollte nicht der Nachfahre sein, unter dem das Unternehmen scheiterte.

Hanspeter Hartmann hat nach dem Unglück durch seltsame Aktivitäten gegenüber und mit Zeugen versucht, zu verwirren und zu verwischen. Eigentlich hätte ihm klar sein müssen, daß er sich damit nur schadete.

Er ist ein schmaler, hochgewachsener Mann. Er wirkt wie ein Mensch, der sich zum Handeln überwinden muß, der uneinsichtig ist, wenn er sich zum Handeln entschlossen hat. Wenn er meint, Autorität ausüben zu müssen, nimmt er wohl erst einmal Haltung vor sich selbst an. Ihm kann es passieren, diesen Eindruck hat man jedenfalls, daß er meint, durchhalten und sich durchsetzen zu müssen, wo er einlenken und nachgeben sollte. Zweieinhalb Jahre Freiheitsstrafe für Hanspeter Hartmann, wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Körperverletzung vor den anderen Paragraphen, nach denen zu verurteilen war.

Josef Vogt, 49, ist der Fahrer des verunglückten Tanklastzugs gewesen. Hat auch er, wie das Gericht entschieden hat, menschlich versagt? Er ist schwer verletzt worden, berufsunfähig. Er ist ein schlich-

ter, einfacher Mann, gerade und direkt. An der Schlaueit, die man den Bauern nachsagt, fehlt es ihm gewiß nicht, doch die hat für ihn ihre Grenze dort, wo es um fünf tote Menschen geht. Diese Grenze ist nicht nur eine Sache seines Charakters. Sie ist auch darin begründet, daß es nicht seine Stärke ist, sich auszudrücken. Er kann nicht herumreden, sich mit Worten tarnen oder mittels flüssiger Rede entziehen.

Als ihm Professor Eckhard Strunk, der Chefarzt, der ihn im Marienkrankenhaus Siegen behandelte, die erste Befragung durch die Kriminalpolizei ankündigte, hat Josef Vogt gesagt: „Ich habe nichts zu verbergen.“ Und er hat dann, am 9. Juli 1987, auf der Intensivstation unter anderem ausgesagt: „Ich bin über Montabaur, Rennerod, Richtung Autobahnauffahrt Herborn gefahren und habe unterwegs in Rehe nochmals angehalten und eine Bratwurst gegessen.“

Am 17. Juli 1987 übermittelte der Koblenzer Rechtsanwalt Dr. Bernd Schneider, inzwischen der Verteidiger von Josef Vogt, der Staatsanwaltschaft Limburg eine Darstellung seines Mandanten, in der es heißt: „Auf der B 255 und zwar bei der Ortschaft Rehe oder vielleicht auch der Ortschaft Höhn befindet sich auf der linken Seite ein Imbißstand;



Vorsitzender Richter Roth
„In dubio pro Rehe“

dort habe ich kurz angehalten, um noch einen kurzen Imbiß zu mir zu nehmen.“

In Ergänzung dieser Einlassung führte Rechtsanwalt Schneider am 22. Juli 1987 schriftlich aus, was den von seinem Mandanten erwähnten Halt am Imbißstop angeht: „Es dürfte sich hierbei um den Imbißstand in Ailertchen mit Namen „Brummi-Grill“ handeln. Wenn vorher von Rehe oder Höhn die Rede war, so beruht dies auf einer verständlichen Erinnerungslücke des Mandanten.“

Erst auf Höhe des Rastplatzes Hörbach, so Josef Vogt in allen Aussagen vor und in der Hauptverhandlung, habe er Auffälligkeiten der Technik bemerkt. Es sei ihm nicht mehr gelungen, die elektropneumatische Schaltung herunterzuschalten, auch habe gleichzeitig die Bremse nicht mehr genügend Leistung gehabt, der Luftdruck sei rapide gefallen und es habe, durch die Bremsversuche, zu qualmen begonnen.

Der mündlichen Urteilsbegründung zufolge hat Josef Vogt einen Halt in Rehe „zunächst angegeben“, aber später „bestritten“. Wir können in den hier zitierten Aussagen Josef Vogts das Bestreiten einer ursprünglichen Aussage nicht erkennen. Immer war von einem Halt an einem Imbiß die Rede. Lediglich was den Ort betrifft, an dem er eine Wurst aß, ist Josef Vogt unsicher gewesen.

Es möge ja sein, so jedoch das Gericht, daß der Angeklagte tatsächlich in Ailertchen gehalten habe, wo sich ein „Brummi-Grill“ befindet, wenn es auch wundernehme, daß ein Mann, der erst vor knapp zwei Stunden seinen Dienst antrat, nun schon Hunger auf eine Wurst hat – als käme das Bedürfnis nach einer Wurst die Wurstesser nur infolge ernsten Hungers an ...

Nein, für das Gericht hat Josef Vogt in Rehe gehalten, ist es zum zweiten oder – wahrscheinlicher – ersten und einzigen Halt gekommen, und zwar, weil Josef Vogt von technischen Problemen seines Fahrzeugs beunruhigt war. Die Zeugen, die einen Tanklastzug in Rehe halten sahen, der Vorsitzende hatte sie am 9. Sitzungstag „vage“ genannt, bekamen in der mündlichen Urteilsbegründung überraschend erdrückendes Gewicht.

Ein anderer Tanklastzug habe sich nicht ermitteln lassen. Der Umstand, daß in dieser vielbefahrenen Landschaft Tanklastzüge aus aller Herren Länder unterwegs gewesen sein können, wurde nicht erörtert, denn alle Zeugen hatten ja gesehen, daß voran auf dem Nummernschild des Fahrzeugs „KO“ stand. Wer schaut, wenn er zufällig ein stehendes

Fahrzeug beobachtet, auf das Nummernschild?

Von hier ab ist für das Gericht, das Josef Vogt verurteilte, alles klar. Von hier ab ist es nur noch um das menschliche Versagen dieses Angeklagten gegangen. Gewiß, es war auch davon die Rede, daß Josef Vogt, an diesem Abend zum ersten Mal nach einem Urlaub wieder im Dienst, von Defekten des Lastzugs gewußt und dies auch in Äußerungen zu erkennen gegeben habe. Doch der Halt in Rehe ist die Entscheidung, denn hier hätte Josef Vogt das Fahrzeug stehenlassen und die Fahrt abbrechen müssen. „In dubio pro Rehe“ hieß es nach dem Urteil unter den Anwälten im Saal.



Verurteilter Vogt
„Ich habe nichts zu verbergen“

Nachdem vom Gericht ein einziger oder ein zweiter Halt in Rehe angenommen wurde, war alles, was von Rehe ab geschah, ohne Bedeutung. Daß der Sachverständige Professor Bert Breuer, Darmstadt, nicht ausgeschlossen hatte, Josef Vogt habe noch bremsen können, wenn die Zugmaschine vom Typ 1635 S, von Daimler-Benz hergestellt, nicht mit einer EPS-Schaltung ausgestattet gewesen wäre, einer elektronisch-pneumatischen Schaltung jüngster Technik – es spielte keine Rolle mehr. Denn Josef Vogt hatte ja, so das Gericht, weit vor dem Parkplatz Hörbach bemerkt, daß etwas nicht stimmte. Der Würfel gegen fünf Menschen war gefallen, als Josef Vogt in Rehe wieder anfuhr, als er menschlich versagte.

Es ist nicht Sache des Journalisten, Einwände gegen eine mündliche Urteilsbegründung vorzutragen, die dazu helfen, die schriftliche Fassung des Urteils dichtungsmäßig zu machen. Die Verteidigung wird in der Revision, die für Josef Vogt schon angekündigt wurde, vorbringen, was zu sagen ist. Doch es ist etwas dazu zu sagen, daß die EPS-Schaltung entschwand, daß die Technik exkulpiert wurde – daß der letzte Mann in der Kette, der Fahrer, es in der Hand gehabt haben soll, ein Unglück abzuwenden.

Daimler-Benz hat bestritten, daß es mit EPS Ärger gegeben habe oder gebe. Zwei Wochen nach dem Unglück erklärte man, es sei „bislang nichts bekanntgeworden“. In der Hauptverhandlung mußte dann im April 1989 in Limburg Volker Rubi, für die Entwicklung der Unglückszugmaschine bei Daimler-Benz verantwortlich, bekennen, daß Ende 1988 von annähernd 30 000 EPS-Fahrzeugen 8269 mit 16 000 Beanstandungen in die Werkstätten gekommen waren. Selbstverständlich sei das System ausgereift gewesen. Man habe nur „Optimierungsschritte“ zusätzlich geleistet.

Selbst wenn Josef Vogt in Rehe gehalten haben sollte, weil ihn das Fahrverhalten des Fahrzeugs beunruhigte: Das hypermoderne EPS-System ist mit einer Tonne Wasser zu vergleichen, die in ein Glas Wasser geschüttet wurde. Die in die neue Technik lediglich „eingewiesenen“ Fahrer wurden mit einer neuen, schwerverständlichen Technik überzogen, die anfällig war auf eine für sie nicht durchschaubare Weise. Wie sie eine kritische Situation erkennen und auf sie reagieren sollten, war ihnen nicht bekannt – nichts half ihnen, die Reaktionen, die Reflexe zu entwickeln, die diese neue Technik verlangte. Der Sachverständige Professor Breuer hat in Limburg an die Industrie appelliert, die „Schnittstelle Mensch-Fahrzeug hinsichtlich sicherheitsrelevanter Funktionen“ intensiver in Rechnung zu stellen. Das Gericht hat das ignoriert.

„Nicht die Technik als solche“ hat versagt, und Daimler-Benz schon gar nicht:

Wir brauchen einfach neue, andere Menschen für unsere fabelhaften Fortschritte. Immerhin, Hauptschuldiger war für das Gericht der Arbeitgeber, Hanspeter Hartmann. Josef Vogt erhielt anderthalb Jahre Freiheitsstrafe, die zur Bewährung ausgesetzt wurde.

Der Vorsitzende Richter Roth war zuletzt brutal ehrlich: Das Gericht sei nicht der Meinung, daß von seinem Urteil, so es rechtskräftig würde, etwas Generalpräventives ausgehen werde. Es sei für niemand ein Signal. Man könne nicht hinter jedem Busch Polizei postieren. Das würde zu einem Polizeistaat führen. „Wir leben nicht mehr in einer gemeinnützigen, sondern in einer eigennützigen Gesellschaft.“ Man nehme in Kauf, daß etwas passiert.

Scharf kritisierte der Vorsitzende die Überwachungsdienste, ihre Oberflächlichkeit, ihren Konkurrenzkampf untereinander und auch den Umstand, daß ihre Kenntnisse und damit Kontrollen hinter dem technischen Fortschritt einhinken. Der Vorsitzende ließ keinen Zweifel daran: Herborn kann sich jederzeit und überall wiederholen. Wir stimmen ihm zu – jedenfalls dann, wenn es dem letzten am Schafott, dem Fahrer, aufgegeben bleibt, seinen Arbeitsplatz zu riskieren, indem er sensibler und uneigennütziger ist als alle, die in der Hierarchie über ihm stehen.

Der Vorsitzende Richter Roth ist ein gestandener Mann, und das heißt auch, daß er sich darzustellen weiß. Es mußte noch einmal in die Beweisaufnahme eingetreten werden, und daß das notwendig sei, spielte der Vorsitzende vor. In Wahrheit hatte er übersehen, daß er nach Inanspruchnahme einer Unterbrechung von 30 Tagen nicht direkt das Urteil verkünden durfte. So mußte eben noch einmal verhandelt werden, es war noch etwas zu prüfen, aber wirklich.

Und einmal ging der Vorsitzende Richter Roth, bemüht die Entscheidung des Gerichts plausibel zu machen, unter die Linie, unter der man beim Boxen nicht treffen darf. Man sei allem, was die Verteidiger vorbrachten, nachgegangen, es hätte ja etwas dran sein können. Aber habe man da nicht bewußt Potemkinsche Dörfer aufgebaut? Habe man nicht manches bewußt als Spektakel benutzt? Das war schlimm. Da wurde – vor allem dem Rechtsanwalt Schneider – unterstellt, man habe die Technik nur aus taktischen Gründen angegriffen, sie zur unsichtbaren, wahren Schuldigen wider besseres Wissen zu machen versucht.

Es wäre diese Bemerkung, die gleich zu Beginn gemacht wurde, ein Anlaß gewesen, den Saal zu verlassen. Doch die Verteidigung hat sich beherrscht, obwohl sie grob beleidigt worden war. Wenn dieses Urteil schriftlich vorliegt, wird noch einmal von ihm die Rede sein.

Polizei

Großes Loch

Deutsch-deutsche Zusammenarbeit von Polizei und Justiz klappt bisher nur auf dem kleinen Dienstweg. Weitreichende Vereinbarungen sollen folgen.

Eine Aufklärung des Verbrechens schien zunächst nicht möglich: Mit schweren Gesichtsverletzungen und einer tiefen Stichwunde in der Brust wurde am Neujahrsmorgen der Koch Werner Wilcke, 45, tot in seiner Wohnung in Hamburg-Altona entdeckt. Zwar fand die Kripo am Tatort zahlreiche Fingerabdrücke. Doch die Experten des Wiesbadener Bundeskriminalamtes

ner hatte sich nach einem Besuch im Ostteil der Stadt von einer DDR-Taxifahrerin über den Grenzübergang Invalidenstraße chauffieren lassen. Auf West-Berliner Gebiet soll er die junge Frau vergewaltigt haben.

Die West-Berliner Polizei, von der Taxifahrerin alarmiert, bat die DDR-Grenzposten um Amtshilfe. Die recherchierten anhand der Zählkarten, welcher West-Berliner aus Zehlendorf zur fraglichen Uhrzeit die Grenze passiert hatte. Nach einer Stunde war der mutmaßliche Täter ermittelt.

Die unbürokratische deutsch-deutsche Zusammenarbeit, die auf dem kleinen Dienstweg zur Aufklärung beider Verbrechen führte, wäre vor Öffnung der Mauer undenkbar gewesen.

Jahrzehntelang behinderten gegenseitiges Mißtrauen, Geheimhaltungsvor-



Polizeikollegen Hille (West), Strauß (Ost): Funkbrücke im Grenzverkehr

(BKA) konnten die Spuren nicht zuordnen.

Das Opfer war kurz vor der Tat mit einem jungen Mann gesehen worden, der nach Aussage einer Taxifahrerin „mecklenburgischen Dialekt“ sprach. Die Hamburger Mordkommission entschloß sich zu einem ungewöhnlichen Schritt: Die Fingerabdrücke wurden auch den Kollegen in der DDR übermittelt.

Der Aufwand lohnte. Im mecklenburgischen Schwerin konnte die Volkspolizei die Abdrücke identifizieren. Sie stammten von Michael Grabowski, 21, aus Teterow bei Güstrow, der sich im November 1989 in die Bundesrepublik abgesetzt hatte. Als Grabowski im neuen Jahr seine Mutter in der DDR besuchte, wurde er festgenommen. Nach kurzer Vernehmung gestand er die Tat.

Noch schneller wurde in Berlin ein Notzuchtdelikt geklärt. Ein West-Berli-

schriften und die Angst vor Spionage eine Kooperation der Exekutive, wie sie etwa bei den Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft schon lange üblich ist.

Zwischen beiden deutschen Staaten existiert noch nicht einmal ein Rechtshilfeabkommen, wie es die Bundesrepublik etwa mit dem westafrikanischen Senegal oder die DDR mit dem Inselstaat Zypern abgeschlossen hat. Vertraglich vereinbarte Zusammenarbeit gibt es bisher nur bei Kapitalverbrechen, bei der Identifizierung unbekannter Toter und bei der Aufklärung von Vermisstenfällen.

Doch der offizielle Dienstweg ist lang. Er führt, etwa bei einem Amtshilfeersuchen von der Bundesrepublik an die DDR, zunächst vom örtlichen Polizeirevier (West) über die zuständige Staatsanwaltschaft (West) zur Generalstaatsanwaltschaft (West). Von dort gelangen die