

RAF-Genossin, sie sehe bei starker Ermüdung zuweilen Doppelbilder; auch wechselten bald nach der Operation Antriebsminderung mit euphorischem Antriebsschwung — doch bleibt dabei völlig offen, ob solche Symptome auf den Tumor oder die Operation selber zurückgehen. Starke Vergrößerungen der Geschwulst aber — sie kann auf Pflaumen- bis Faustgröße anwachsen — würden zwangsläufig sichtbare Verhaltensstörungen hervorrufen, die der Patient auch nicht kaschieren kann.

Wie immer — maßgeblich für den Nachweis mangelnder Zurechnungsfähigkeit bleibt der psychopathologische Befund, mithin Gespräch und Untersuchung durch den Psychiater. Bislang allerdings deutet nichts darauf hin, daß Ulrike Meinhof in eine solche Exploration einwilligt. Aber auch wenn sie bei ihrer Weigerung bleibt und somit weder der organische noch ein psychopathologischer Befund erhoben werden könne — allein die Diagnose von 1962 reicht hin für die Unausschließbarkeit des Zweifels, ob Tumor und Operation nicht doch das spätere Verhalten der Guerilla-Genossin mitbeeinflusst haben.

So sind Ulrike Meinhof Paragraph 51 Absatz 2 (verminderte Zurechnungsfähigkeit) und damit Strafmilderung so gut wie sicher — ob ihre Anwälte und sie selber das wollen oder nicht.

FLUGZEUGUNFÄLLE

Hier stinkt alles

Im September 1971 zerschellte ein Jet der „Paninternational“ an einer Autobahn-Brücke bei Hamburg. Jetzt hat die Staatsanwaltschaft den Unfall rekonstruiert, bei dem 22 Insassen den Tod fanden.

Flugzeugmechaniker Erich Duvenhorst, 44, in der Nacht zum 5. September 1971 Schichtführer des Wartungspersonals beim Flugzeugunternehmen „Paninternational“ in Düsseldorf, überzog seine Arbeitszeit — ohne sich freilich weiterhin verantwortlich zu fühlen. Sein Punkt sieben Uhr angetretener Tagschichtkollege Dieter Brockerhoff, 35, wiederum glaubte, daß Duvenhorst weiter das Sagen habe.

Das Mißverständnis um den Schichtwechsel hatte anderntags, so ermittelte die Staatsanwaltschaft im holsteinischen Itzehoe, „katastrophale Folgen“: Bei einer Notlandung auf der Autobahn Hamburg—Kiel zerschellte die kurz zuvor in Fuhrsbüttel nach Malaga gestartete BAC 1-11 „D-ALAR“ der Chartergesellschaft „Paninternational“ an einer Brücke. 22 der 121 Insassen starben, 62 wurden verletzt.

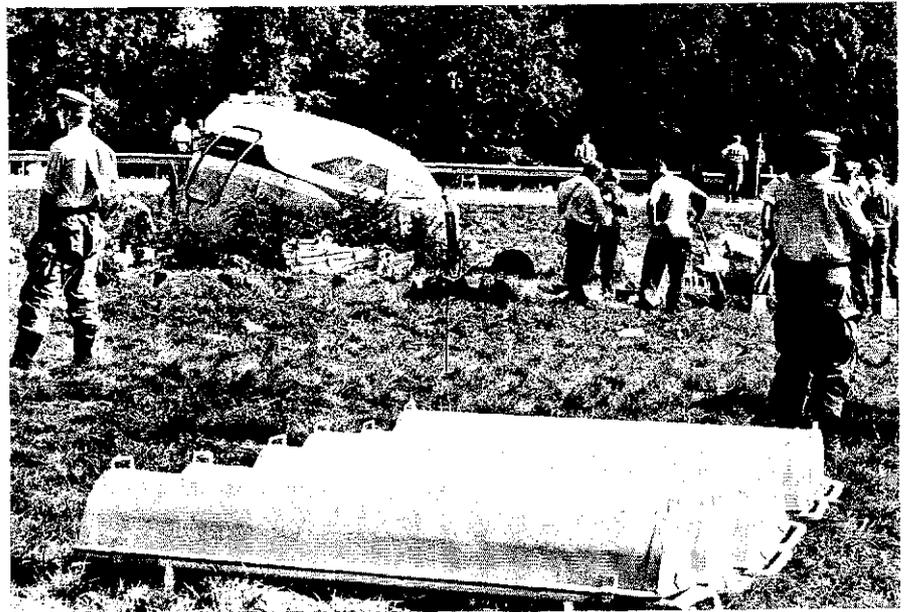
Bald fand das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) heraus, daß die Düsenmaschine wegen Überhitzung beider Triebwerke und des so entstandenen „erheblichen Schubverlustes“ zu Boden gegangen

war. Ursache der Überhitzung: In das Kühlsystem des Jets war nicht nur das für den sogenannten Naßstart erforderliche entmineralisierte Wasser, sondern auch explosives Kerosin gepumpt worden (SPIEGEL 40/1971).

Jetzt rekonstruierten die Staatsanwälte, wie es zu dem Irrtum gekommen war. Danach hatte Schichtführer Duvenhorst das Kerosin, etwa 100 Liter, bei Wartungsarbeiten an einer Maschine in Plastik-Behälter abfüllen lassen, die eigentlich für den Transport entmineralisierten Wassers bestimmt waren. Obwohl er damit, so der Leitende Oberstaatsanwalt Hans-Dieter Räßler, „besondere Gefahren“ geschaffen hatte, war er dann nach Hause gegangen. Ablöser Brockerhoff, obschon beim Abfüllen des Treibstoffs zugegen, kümmerte sich nicht um den gefährlichen

„D-ALAR“ (975 Flugstunden), nichtsahnend den Inhalt aller fünf Kanister in das Kühlsystem seiner BAC 1-11. Eine Warnung des Laders Karsten Henneicke („Das stinkt hier nach Sprit“) will Rhode nicht gehört haben. Doch behauptet Henneicke, Rhode habe darauf geantwortet: „Hier stinkt alles nach Sprit.“

Nach Meinung der Staatsanwaltschaft sind in diese „Kette pflichtwidriger leichtfertiger Handlungen und Unterlassungen“ deshalb Duvenhorst und Brockerhoff ebenso verstrickt wie Seifert und Rhode. Möglich wurde sie, weil es bei der inzwischen in Konkurs gegangenen „Paninternational“ keine „entsprechenden Dienstanweisungen“ gab — weder für die Verantwortlichkeit bei häufig sich überschneidenden Schichten noch für die Kennzeichnung



Abgestürzte „Paninter“-Maschine: „Kette pflichtwidriger Handlungen“

Behälterinhalt und wandte sich anderen Aufgaben zu.

So führte mangelnde Aufmerksamkeit der Mechaniker dazu, daß „irgend jemand, hier klappt eine Lücke“ (Räßler), die Kerosin-Behälter zu anderen Wasserkanistern ins Lager stellte. Die gefährlichen Tanks gerieten wenig später dem Flugzeug-Elektriker Bernd Seifert, 32, in die Hände, der beauftragt war, fünf Kanister (300 Liter) Kühlwasser für die Hamburger „Paninter“-Wartung von der BP-Station auf dem Flughafen abzuholen.

Seifert nahm aus dem Lager die beiden Kerosin-Tanks, die er mit Wasser gefüllt währte, und drei leere Kanister, die er dann bei der BP auffüllen ließ. Bevor die drei Wasser- und zwei Kerosin-Kanister nach Hamburg ausgeflogen wurden, schnupperte Seifert zwar an den Behältnissen — aber Flugbenzin will er nicht gerochen haben.

Am nächsten Tag pumpte Manfred Rhode, erfahrener Ko-Pilot der

und Inhaltsüberprüfungen von Transportbehältern.

Deshalb rangiert denn auch der ehemalige technische Betriebsleiter Heinrich Moos, der „eigenverantwortliche Entscheidungen untergeordneter Bediensteter“ zumindest nicht unterbunden habe, an erster Stelle unter den fünf Angeklagten, die sich im Herbst, vor dem Landgericht Kiel, wegen fahrlässiger Tötung (22 Fälle) und fahrlässiger Körperverletzung (62 Fälle) verantworten müssen.

Zwar hatte ein Untersuchungsausschuß des Bundestages — vor dem auch der SPD-Fraktionsgeschäftsführer Karl Wienand auftrat — schon vor Jahresfrist „rechtswidrige Entscheidungen“ und „grobe Pflichtverletzungen“ auch der Aufsichtsbehörden zugunsten der dahinwurstelnden „Paninternational“ festgestellt. Doch zur Anklage, so Räßler, reicht das nicht: „Denen müßten wir den Vorsatz nachweisen, und das ist nicht drin.“