



Massenpanik bei der Duisburger Love Parade 2010: „Es war, als ob sich die Erde aufgetan hätte“

Schwarzer Samstag

Wer hat Schuld am Tod von 21 Menschen bei der Duisburger Love Parade? Nicht die Polizei, lautete das Mantra von NRW-Innenminister Ralf Jäger. Doch die Staatsanwaltschaft stellt nach monatelangen Ermittlungen fest: Auch die Polizei leistete sich offenbar gravierende Fehler.

Duisburg, die Love Parade, um 15.45 Uhr. Schnell, schnell, der Mann braucht jetzt eigentlich zwei Hundertschaften, besser drei, besser vier, er braucht sie für den Osttunnel, für den Westtunnel, für die Rampe.

Aber alles, was er im Moment bekommen kann, ist diese eine. Die Fünfzehnte aus Köln und ein paar Kräfte aus Bochum, um die Rampe zu halten. Um sich gegen die Menge zu stemmen, die sich von allen Seiten hierher schiebt, zu diesem Betonschlund, dem einzigen Eingang zur Love Parade – und über Stunden ihr einziger Ausgang.

Eine Hundertschaft, um die Katastrophe zu verhindern.

Eine Hundertschaft gegen einhunderttausend.

Genauso gut könnte Polizeirat Dirk H. aber auch versuchen, die Erdrotation aufzuhalten. Mit nur einer Hand. Denn nicht mal alle Polizisten in seinem Abschnitt kann er sofort einsetzen. Etliche laufen Streife im Außengelände.

Und die anderen? Muss er jetzt kalt ins Chaos werfen. Sie sind nicht nur zu wenige, sie müssen sich auch erst mal zu rechtfinden. Denn sie stehen noch keine halbe Stunde hier, haben gerade die Vierte Hundertschaft aus Bielefeld abgelöst. Was für ein Irrsinn: ein Schichtwechsel mitten in den heißen Stunden der Love Parade. Genau davor hatte Polizeirat H. den „Vorbereitungsstab“ des Polizeipräsidiums Duisburg schon vor einem Monat gewarnt. Dass die Polizei dann nur „eingeschränkt handlungsfähig“ wäre.

Tatsächlich musste sich die Fünfzehnte gerade durch die Massen quetschen, hatte Mühe, überhaupt an ihren Einsatzort zu kommen, und als sie es doch geschafft hat, fehlt ihr alles, was sie hier braucht. Der Polizeifunk? Setzt häufig aus. Als hätte man das nicht schon vorher ahnen können, bei dem ganzen Stahlbeton rund um die Rampe. Und die Handys? Auch

nichts, weil die Anrufe im überlasteten Netz ständig geblockt werden. Oder der Lautsprecherwagen, der für die Fünfzehnte unten an der Rampe stehen soll. Stand leider am Morgen kaputt in der Werkstatt, kommt jetzt nicht mehr zu ihnen durch.

Als später die Menschen übereinanderkippen, als sie nach Luft schnappen, keuchen, um ihr Leben kämpfen, als auch die Polizei nicht mehr weiß, was gerade wo passiert, bitten Beamte sogar einen Hubschrauberpiloten, der über dem Gelände kreist, Durchsagen zu machen. Ein verzweifelter Versuch, der scheitern muss.

Am Ende werden 21 Menschen tot sein, untergegangen im Gedränge auf der Rampe, dem Flaschenhals für Hunderttausende, die auf dem Gelände des alten Duisburger Güterbahnhofs feiern wollten. Sie sterben in einem Menschenberg, werden erstickt, erdrückt. Aber das ist nur die anatomische Todesursache. Denn sie sterben



Dieter Wehe, NRW-Polizeiinspekteur

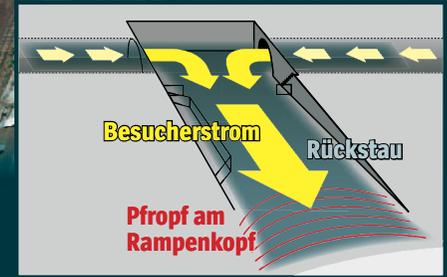
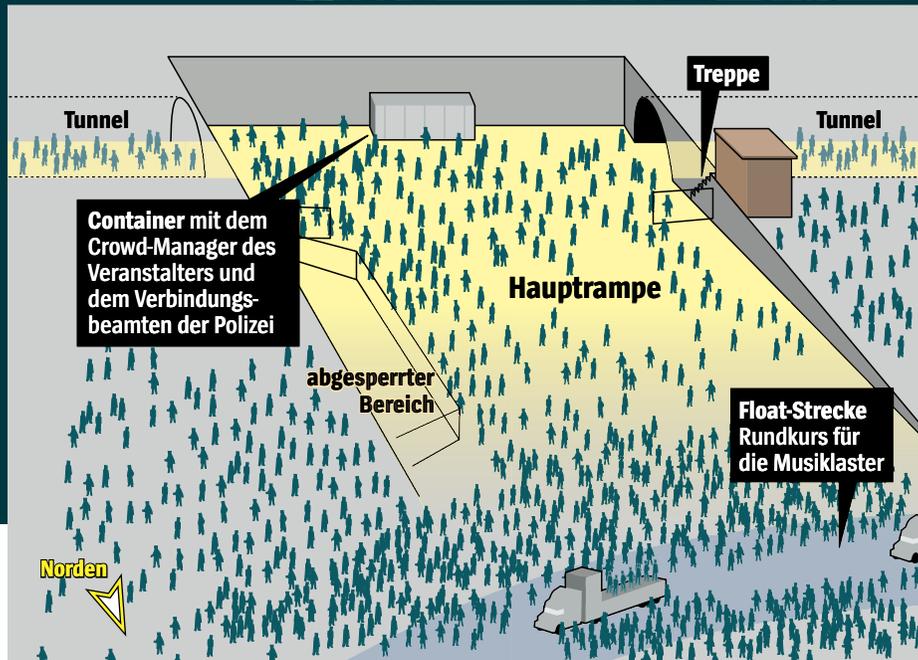
Wehe stritt nach der Love Parade jede Schuld seiner Beamten an der Katastrophe beharrlich ab. Einige seiner Aussagen im Innenausschuss des Landtags werden jetzt durch die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft in Frage gestellt.

PETER MALZBENDER / WAZ FOTOPOL

WOLFGANG RATTAY / REUTERS

Tödliches „T“

Wie es zur Katastrophe auf der Love Parade kommen konnte



1 Stau auf der Hauptrampe

Am Kopf der Hauptrampe bildet sich ein Pfropf. Es kommt zu einem Rückstau, der bis in die Tunnel reicht.

vor allem an einem staatlichen Versagen, das zu diesem Stau auf der Rampe führte.

Dass es ein Versagen der Stadtverwaltung Duisburg war, stand schon kurz nach dem 24. Juli 2010 fest. Sie hatte alles Mögliche getan, um das Unmögliche zu schaffen – diese Love Parade zu genehmigen. Sie hatte dafür die Paragraphen zum Tanzen gebracht, für einen Totentanz, wie sich am Tag der Love Parade herausstellte. Nun aber, zehn Monate danach, wird klar: Auch die Polizei hat sich offenbar schwerwiegende Fehler geleistet.

Sie hat sich zwar nicht das abstruse Sicherheitskonzept ausgedacht – das war der Veranstalter, die Firma Lopavent, die offenbar nur eines mit größter Sicherheit wollte: schöne Werbebilder für den Hauptsponsor, die Sportstudio-Kette McFit und ihren Chef Rainer Schaller. Aber die Polizei hat es laufen lassen in der Zeit der Planung. Und wenn Beamte damals doch schon erhebliche Sicherheitsbedenken hatten, wie ihr Inspekteur Dieter Wehe später im Landtagsinnenausschuss reklamierte, dann wiegt es umso schwerer, dass die Polizei trotzdem nicht auf den Ernstfall vorbereitet war. Auf den Fall nämlich, dass das Sicherheitskonzept von Lopavent zusammenklappen würde.

Es ist nun die Anatomie dieses staatlichen Versagens, die nach monatelangen Ermittlungen erstmals in einem mehr als 400 Seiten starken Bericht der Staatsanwaltschaft Duisburg seziiert worden ist. Über 2500 Zeugen haben die Ermittler bislang vernommen, darunter mehrere hundert Polizisten. Beamte wie den Polizeirat Dirk H., der in seiner Aussage geschildert hat, wie es war an diesem Nachmittag mit nur einer Hundertschaft an der Rampe. Männer und Frauen, die mit ihm auf dieser Rampe im Einsatz waren, in Tunneln, an Eingangsschleusen, in den Polizeiketten. Und die sagten, das sei alles so furchtbar schnell gegangen, dass sie auch nicht verstanden hätten, woher all die Leute plötzlich gekommen seien, „es war, als ob sich die Erde aufgetan hatte“.

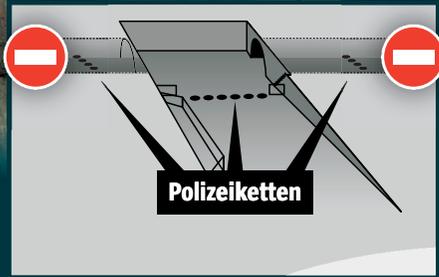
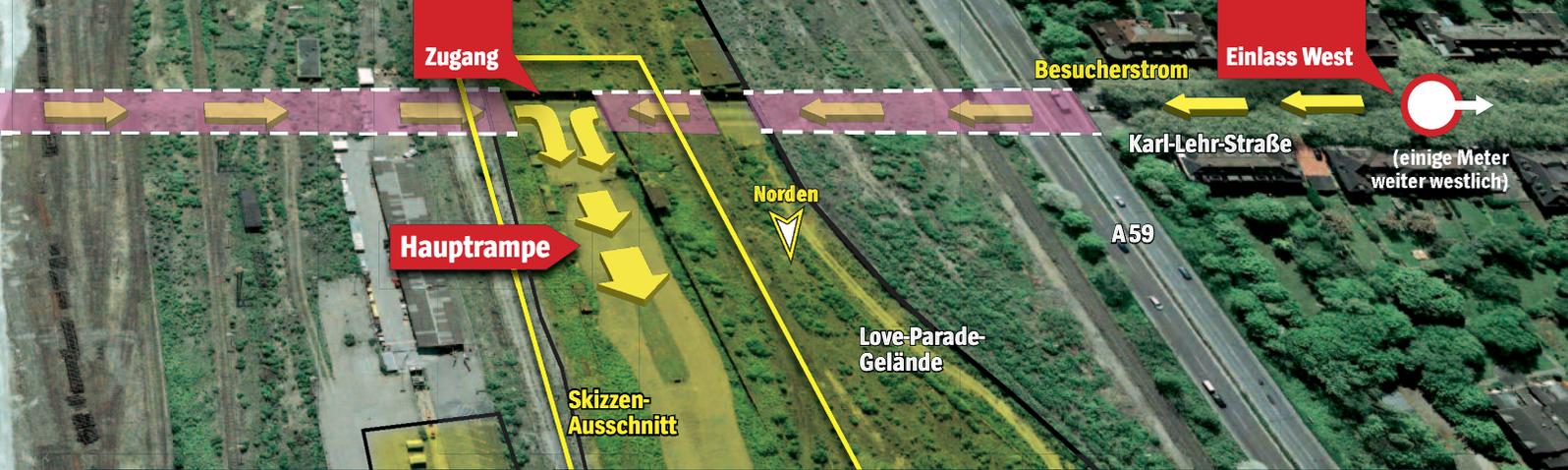
Mit dem vertraulichen Bericht, datiert auf den 17. Januar, zeichnen die Ermittler ein erstes Panoramabild der Schuld: bei der Stadt, beim Veranstalter, aber eben auch bei der Polizei. „Schäbig“ nannte NRW-Innenminister Ralf Jäger noch kurz nach der Katastrophe die ersten Vorwürfe gegen seine Truppe. Nun aber deckt der Bericht der Staatsanwaltschaft reihenweise Fehler auf, die bisher unbekannt waren, und er entlarvt manche Schutzbehauptung.

Auch die des Inspektors Dieter Wehe. Wenn der nämlich im Innenausschuss beschwichtigt hatte, „es gab kein Kräfteproblem“, oder wenn er dort zur Vorrangschaltung für Polizeihandys sagte: „Die hat es gegeben ... eine Vorrangschaltung ist komplett für den gesamten Einsatzzeitraum eingerichtet worden“ – dann hatte der Mann laut Recherchen der Ermittler entweder keine Ahnung. Oder der oberste Schutzmann des Landes wollte vor allem eines schützen: den Ruf der Polizei.

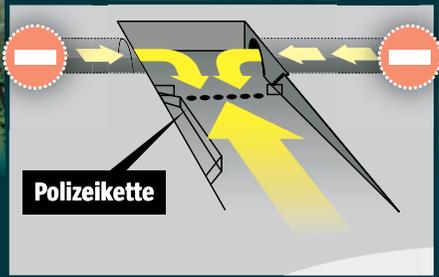
Die Planung

Love Parade? Ach ja. Was macht eigentlich die Love Parade? Etwa so lesen sich noch bis in den April 2010 manche Protokolle von Dienstbesprechungen der Duisburger Polizeispitze. So als wäre die größte Techno-Party der Welt, zu der nach den Ankündigungen von Lopavent mehr als eine Million Raver kommen sollten, noch ganz weit weg. Nicht nur, was die Zeit angeht. Auch in den Gedanken.

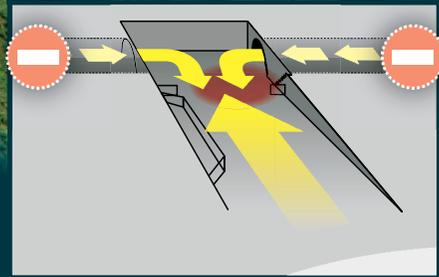
Die Stadt plant, aber was genau? Keine Ahnung, zum Stand könne man nichts Neues berichten, heißt es im Protokoll vom 8. April, man habe weder aus dem Rathaus noch von Lopavent verlässliche Pläne bekommen. Oder am 29. April: offizielle Statements der Stadt? Weiter Fehlanzeige. Was man dazu wisse, habe man aus der Zeitung; deshalb werde die Polizei jetzt auf die Stadt zugehen, um für die „Planung dringend benötigte Details“ zu bekommen.



2 Einlasssperre/Polizeiketten
 Der Crowd-Manager ordnet an, beide Eingänge zu schließen. In den Tunnel und im unteren Bereich der Hauptrampe werden Polizeiketten gebildet.



3 Erneuter Zustrom
 Die Einlasssperre kann nicht aufrechterhalten werden, weitere Menschen strömen in Richtung der Hauptrampe. Die Polizeiketten in den Tunneln können dem Ansturm nicht standhalten und brechen zusammen. Die Kette auf der Hauptrampe gerät nun von zwei Seiten unter Druck.



4 Eskalation
 Auch die Kette auf der Rampe löst sich auf. Es kommt zur Eskalation: Die Massen drängen zu einer schmalen Treppe, an deren Fuß viele der Opfer zu Tode kommen.

Es scheint, als sei die Love Parade für die Polizei lange ein Fremdkörper gewesen. Und umgekehrt die Polizei für die Love-Parade-Macher bei der Stadt, bei Lopavent. Im Prinzip ist das durchaus verständlich. Für die Sicherheit auf dem Paradeplatz und im Tunnel musste Lopavent sorgen, mit Ordnern, mit einem Sicherheitskonzept. Die Polizei war dagegen für den Weg durch die Stadt zuständig. Und auf dem Partygelände nur dann, wenn sie hätte tun müssen, was sie immer

und überall tun muss: Gefahren abwehren, Leben retten.

Könnte also die Polizei nicht ahnen, was auf der Rampe auf sie zukommen könnte? Wurde sie kurzgehalten von der Verwaltung, vom Veranstalter? Schon möglich. Aber keine mögliche Entschuldigung. Im Jahr davor hatte die Stadt Bochum die Love Parade abgesagt. Zu gefährlich. Der damalige Bochumer Polizeipräsident hatte in einem Brandbrief gemahnt, dass „Überleben“ wichtiger sei als der „Spaßfaktor“. Und schon 2008, bei der Love Parade in Dortmund, war es offenbar ganz knapp gewesen. Tausende Raver flüchteten vor einem Platzregen in eine Unterführung der Bundesstraße 1 und in eine U-Bahn-Station.

Einer, der damals beim Führungsstab saß, der Brandschutzexperte Klaus Schäfer, erzählte den Love-Parade-Ermittlern in seiner Vernehmung, das Dortmunder Gedränge sei so gefährlich gewesen, dass der Stab mit „Verletzten oder gar Toten“ gerechnet habe. Nur weil Polizisten die Massen auf offene Flächen lotsen konnten, sei es nicht so weit gekommen. Auch die Duisburger Polizei muss diese Vorgeschichte eigentlich gekannt haben.

Wahr ist aber auch: Es gibt in diesen Monaten vor der Love Parade tatsächlich Dinge, von denen die Polizei nichts mitbekommt. Treffen zwischen Stadtverwaltung und Lopavent, bei denen sie nicht dabei ist, vielleicht auch nicht dabei sein soll. Einen Workshop und mehrere Ge-

sprächsrunden im Rathaus, zu denen sie offenbar nicht eingeladen ist. Vermerke und Mails zwischen den Ämtern, von denen sie mutmaßlich nichts erfährt. Vielleicht auch nicht so genau erfahren wollte. Denn es gibt in so einem Genehmigungsverfahren andere, die Regie führen. Lopavent stellt die Anträge, die Stadt arbeitet sie ab; die Polizei muss zwar mitspielen, aber nicht die Hauptrolle.

Die Stadt also: Das Gezerre und Gekungel beginnt dort spätestens Anfang 2010. Ausgerechnet Wolfgang Rabe, der Ordnungsdezernent, der nachher sagen wird, dass Duisburg die Love Parade nicht absagen wird, „auf keinen Fall“, sieht das bei einer Besprechung am 23. Februar noch ganz anders. Er trifft sich mit den Spitzen seines Ordnungsamts. Dort wird gesagt, die Fläche sei doch viel zu klein, reiche vielleicht für 200 000 Menschen, und dann würden 100 000 oder sogar 200 000 sozusagen „vor der Tür“ stehen bleiben.

Seine Leuten malen aus, wie es dann zu „Unmutsäußerungen“ kommen könnte, „oder mehr“, wie es im Protokoll heißt. Als hätten sie alles schon vorhergesehen: die Tumulte, das Geschubse und Gedrängel, die aufgebrachtten Raver, die vor zugesperrten Eingängen stehen, all das, was fünf Monate später einen schwebend leichten Sommertag in einen schwarzen Samstag umkippen lassen wird.

Damals ist für Rabe noch klar, dass Lopavent mehr Platz für die Parade braucht, und wenn sie das nicht bezahlen kann, weil



Wolfgang Rabe, Ordnungsdezernent

Im Duisburger Rathaus für Sicherheit und Recht zuständig, half Rabe, die umstrittene Genehmigung für die Love Parade durchzudrücken. Mittlerweile wird er von der Staatsanwaltschaft als Beschuldigter geführt.

das auch eine Geldfrage ist, dann muss die Sause eben „abgesagt werden“. Basta. Zu diesem Zeitpunkt hielt sich Rabes Ordnungsamt allerdings auch für die zuständige Genehmigungsbehörde. Das aber ändert sich Anfang März – und danach ändert Rabe offenbar auch seine Meinung, ob man das Spektakel verantworten kann.

Da nämlich lässt Lopavent die Stadt zum ersten Mal wissen, dass sie das ganze Gelände einzäunen will. Eine geschlossene Fläche, damit geht die Sache ans Bauordnungsamt. Nicht mehr Rabes Revier. Jetzt gilt plötzlich die „Versammlungsstättenverordnung“ Nordrhein-Westfalens, eine „Sonderbauverordnung“, die betonharte Regel: nur zwei Menschen auf einem Quadratmeter. Bei den 90 000 Quadratmetern, mit denen Lopavent zu der Zeit noch rechnet, wären das 180 000 Raver, mehr nicht.

Selbst wenn keine Million käme, wie Schallers Truppe ständig tönte, wenn es nur die Hälfte wäre, würde das dazu führen, dass 120 000 von den zwischen fünf und zehn Uhr abends erwarteten 300 000 Leuten draußen bleiben müssten. Eine Befürchtung, erneut nachzulesen im Protokoll einer Besprechung zwischen Ordnungsamt und Bauordnungsamt von Anfang März. Außerdem steht da, dass das Problem im Grunde unlösbar sei und die Behördenmitarbeiter an diesem Tag extra an „mögliche strafrechtliche Konsequenzen“ erinnert wurden. Damit sie nicht zu großzügig werden.

Man muss dazu allerdings sagen: Es wird am 24. Juli auf der Rampe nicht deshalb zur Katastrophe kommen, weil das Partygelände weiter oben überfüllt war; große Teile der Fläche sind zwischen 15 und 17 Uhr noch ziemlich leer. Aber die Wege dorthin werden mit Ravern volllaufen, die Sperren werden von denen überannt, die zu lange draußen gewartet haben, um sich noch etwas von Ordnern und Polizisten gefallen zu lassen. Men-

schen, aufgepumpt vor Ärger, und nicht wenige auch vollgepumpt mit Alkohol.

Die Wege sind das Problem. Es gibt nur eine Straße, die alle Besucher nehmen müssen, die Karl-Lehr-Straße. Eine Straße, die auch noch in einem Tunnel liegt. Die einen werden darauf von Westen kommen, die anderen von Osten, unten vor der Rampe sollen sich beide Ströme treffen und dann hochfließen auf das Gelände. Dies ist das einzige Mauseloch im Zaun, um reinzukommen. Aber auch das größte, um wieder rauszukommen. Und eine Falle, wenn gleichzeitig die einen rein-, die anderen rauswollen.

Doch auch davor werden die Stadtmitarbeiter sehr früh gewarnt. Schäfer, der Brandschutzexperte, der schon in Dortmund dabei war, hält am 22. März einen Workshop für sie ab. Morgens erzählt er, wie brenzlich es in Dortmund war. Die Damen und Herren von Bauaufsicht und Ordnungsamt beginnen zu tuscheln. Dann, am Nachmittag, kommt Schäfer auf die Duisburger Love Parade zu sprechen, die Karl-Lehr-Straße, die Rampe. Dass der Tunnel, durch den die Straße führt, an der schmalsten Stelle nur 30 Meter breit sei. Das reiche höchstens für 40 000 bis 60 000 Menschen in der Stunde, ohne Gegenverkehr.

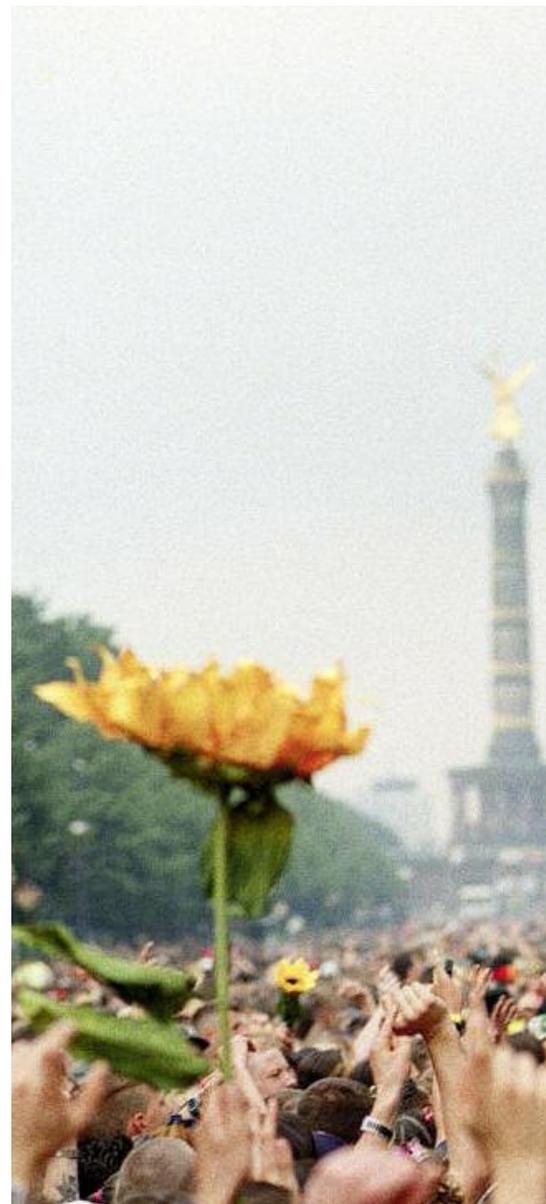
Dass hier aber über das Nadelöhr Rampe die einen rein-, die anderen rauswollen. Und dann noch eine T-Kreuzung aus Rampe und Straße – für so einen Knick braucht der Menschenstrom noch mehr Platz. Schäfer will dazu ein Wort gesagt haben: „Irrsinn“. Und hinterher, in kleinerer Runde, dass einer, der so etwas plant, „sie nicht mehr alle hat“.

Eingang, Ausgang, das müsse man doch trennen, unbedingt, er schlug deshalb noch vor, einen Ausgang zur Autobahn 59 aufzumachen. Aber das sei mit der Begründung „zu teuer“ abgelehnt worden, sagte Schäfer den Ermittlern.

Dabei hätten ihm die Leute von der Stadt sogar recht gegeben, aber sie hätten über politischen Druck von oben gesprochen. Ja, das mit dem „politischen Druck“ sei wörtlich gefallen; eine Frau aus dem Ordnungsamt habe geklagt, dass ihr Chef kritische Hinweise schlicht ausblende.

Besonders einer ist offenbar irgendwann vom Warner zum Wegwischer mutiert: Ordnungsdezernent Rabe. Glaubt man einem Vermerk, den sich ein Lopavent-Anwalt gemacht hat, dann gibt es am 28. April ein Treffen mit der Stadt. Rabe sitzt mit am Tisch, daneben sein Ordnungsamtschef Peter Bölling, außerdem der Sprecher von Oberbürgermeister Adolf Sauerland, aber keiner vom Bauordnungsamt. Lopavent beklagt sich über das Bauamt, das ständig mit der Sonderbauverordnung querkomme. Vor allem eine Mitarbeiterin dort, die Frau G.

Ordnungsamtschef Bölling sagt laut Vermerk, die Dame habe anscheinend „man-



Touristenattraktion Love Parade in Berlin 1998:



Jürgen Dressler, Baudezernent

Der Stadtentwicklungsdezernent Dressler steht dem Duisburger Bauamt vor, das die Techno-Party auf dem alten Güterbahnhof in letzter Minute genehmigte. Auch gegen ihn wird inzwischen ermittelt.

gelnde Übung“ in solchen Dingen. Nur lässt sich an ihrer Zuständigkeit nun mal nicht rütteln. Also soll mit ihr mal ein Wörtchen gesprochen werden, Dezernent Rabe werde das vorbereiten und dazu mit ihrem Vorgesetzten reden. Das Ziel: „positiven Einfluss auf Frau G. zu nehmen“. Die Anwälte von Rabe und Bölling wollten sich zu den Vorwürfen nicht äußern.

So wird das in den folgenden Wochen noch oft gehen. Das Bauordnungsamt bis hoch zum zuständigen Dezernenten Jürgen Dressler steht enorm unter Druck. Alle anderen in der Stadt wollen die Love Parade. Das graue Duisburg soll für einen Tag endlich auch mal im ganzen Land hell aufleuchten. Aber wenn es dann ein Großbrand sein sollte, was da am Ende des Tages leuchtet, will niemand mit den Streichhölzern in der Tasche erwischt werden.

Auch Rabe nicht. Der achtet offenbar genau darauf, dass nichts auf ihn zurückfällt. Noch im Protokoll dieser Bespre-



HANS EDINGER / AP

Auch das graue Duisburg sollte mal für einen Tag hell aufleuchten

chung am 28. April heißt es, er halte ein Expertengutachten für „hilfreich“, weil bei der Stadt wohl keiner bereit sei, für die Genehmigung ein großes Risiko zu übernehmen. So ist das also.

Ein Fachmann mit einem guten Namen soll deshalb eine Expertise liefern. Und gleichzeitig auch einen Persilschein? Falls doch etwas schiefgeht? Im Protokoll steht, auf jeden Fall solle Michael Schreckenber mitmachen. Schreckenber, der renommierte Panikforscher von der Uni Duisburg. Aber in diesem Vermerk steht eine andere Begründung, warum Schreckenber „mit ins Boot“ kommen soll. Bei der Stadt befürchteten sie, dass er sonst Äußerungen zur Love Parade machen könnte, „nicht gewünschte Äußerungen“, und schlimmer noch: in der Öffentlichkeit.

Ein Problem mit seiner Fachmeinung befürchtet die Runde dagegen offenbar nicht. Schreckenber werde vermutlich die Expertise nämlich gar nicht selbst er-

stellen. Es gebe da doch in Duisburg ein Büro, bekannt für „veranstalterfreundliche Gutachten“. Das bekommt am Ende tatsächlich den Auftrag für eine „Entfluchtungsanalyse“; den Vorwurf eines „Gefälligkeitsgutachtens“ weist es allerdings scharf zurück.

Und doch riecht manches nach einer Kumpanei zwischen Lopavent und der Stadt, die sich sogar E-Mails wie die vom 5. Mai gefallen lässt. Da staucht ein Lopavent-Anwalt den Ordnungsdezernenten Rabe dafür zusammen, dass in der Verwaltung ziemlich unverblümt über die auf dem Gelände maximal erlaubte Besucherzahl geredet wird: 250000. Das habe doch absolut vertraulich bleiben sollen. Schließlich stehe Lopavent ohnehin schon vor einer schwierigen „Herausforderung im PR-Bereich“, und wenn jetzt so etwas „in der Presse hochkocht“ – statt der Millionenzahl, mit der Lopavent ständig wirbt –, dann könne das schwere Fol-

gen haben, schreibt der Anwalt. Bis hin zur Absage des Spektakels.

Also kuscht die Stadt, und wer nicht kuschen will, der duckt sich weg. Auch Frau G., die Frau aus dem Bauordnungsamt. Die Widerspenstige. Eigentlich muss Lopavent am Tag der Love Parade die Besucher zählen, damit man immer weiß, wie viele Raver gerade auf dem Güterbahnhof stehen, wie viele auf den Wegen dorthin. Genau das will Frau G. auch Lopavent vorschreiben.

„Hallo die Herren“, schreibt Frau G. dazu am 11. Mai in einer Mail an ihre Kollegen im Bauamt, nachdem Lopavent mal wieder gemurrt hat. Frau G. will es nun so machen: Lopavent gibt der Stadt schriftlich, dass sie zählen wird, damit hat alles seine Ordnung, für die Akten zumindest. Aber dafür bleiben alle Mitarbeiter der Bauaufsicht bei der Love Parade einfach zu Hause, statt die Besucherströme zu kontrollieren. Genau so habe

es ihr Chef Dressler auch schon Ordnungsdezernent Rabe vorgeschlagen. Und genau so wird es dann laut Staatsanwaltschaft auch gemacht: Nicht einer aus dem Bauamt erscheint am 24. Juli bei der Love Parade. „Diese Lösung finde ich doch charmant“, schreibt Frau G.

Charmant? Die Begründungen sind verlogen. Und was charmant genannt wird, ist in Wahrheit schamlos. Keiner vom Bauamt überprüft offenbar, ob Lopavent wirklich tut, was sie tun muss; ein Vorwurf, zu dem sich der Anwalt von Frau G. unter Hinweis auf die laufenden staatsanwaltlichen Ermittlungen nicht äußern will.

Die Polizei hat zwar von vielen dieser Schirmhütchen nichts mitbekommen, als am 24. Juli ihr Einsatz beginnt. Aber ahnungslos ist auch sie nicht, und arglos kann sie deshalb nicht sein. Es gab genug Treffen, also genug Wissen, auch im Polizeipräsidium. Die Polizei hätte deshalb in den Monaten vor der Love Parade eingreifen und das Schlimmste noch verhindern können;

Gefahrenabwehr ist ihre Pflicht. Aber auch sie wird vor der Love Parade zum Freund und Helfer all derer, die am Ende jeder Prüfung nur ein Ergebnis hinnehmen wollen: Die Love Parade muss kommen.

Schon am 29. Oktober 2009 schickt die Polizei ihre Emissäre in eine große Rathausrunde; danach steht bereits die entscheidende Frage im Protokoll: ob nur ein Ein- und Ausgang für die Love Parade wirklich genug ist, erst recht, weil der „auch noch in einem Tunnel“ liegt. Der erste Hinweis für die Polizei, genug, um alarmiert zu sein.

Um die Antwort soll sich im Vorbereitungsstab der Love Parade eine Arbeitsgruppe kümmern, die Arbeitsgruppe 4, Sicherheit. Im März treffen sich die „Vierer“ zum ersten, danach noch 15 Mal, und jedes Mal ist die Polizei dabei. Meist sogar doppelt und dreifach, aus dem Duisburger Polizeipräsidium, natürlich, aber auch aus dem Düsseldorfer, das zuarbeiten soll, und aus der Bundespolizei.

Wenn es also noch Ende April in den Dienstrunden der Duisburger Polizei heißt, man erfahre zu wenig und wenn, dann oft nur aus der Zeitung, dann fragt die Polizei möglicherweise einfach nur zu wenig, zu lasch nach. Schließlich stellt Lopavent am 23. April in der Arbeitsgruppe auch schon ihr Sicherheitskonzept vor; zwar nur einen Entwurf, aber immerhin. Eine Kopie bleibt sogar da, fürs Protokoll. Nachfragen? Sind an diesem Tag nicht verzeichnet.

Dabei taucht der Tunnel nun sogar in einer Liste der Vierer mit all den Aufgaben auf, die man noch abzarbeiten hat. „Kern“ des Sicherheitskonzepts: kein Stau im Tunnel, steht da. Wieder so ein Knoten im Taschentuch: der Tunnel! Und mindestens dreimal inspiziert die Polizei die Röhre und die Rampe; auch dabei: Jörg Schalk, Düsseldorfer Polizeidirektor, der am 24. Juli im Führungsstab mit entscheiden soll. Sind sie alle blind für die Gefahr? Nein, sind sie nicht. Aber eben auch nicht hart und entschieden genug,



Polizeifahrzeug auf dem Weg zum Tunnel: Schichtwechsel in der kritischsten Einsatzphase

um einzugreifen, durchzugreifen, notfalls die Parade abzusagen.

Im Juni etwa, da sind es nur noch gut vier Wochen bis zum Einsatz. Im Arbeitskreis Sicherheit reicht es Schalk nun endlich mit den großen Tönen von Lopavent. Wenn der Veranstalter immer sage, es kämen eine Million Menschen, dann wolle er jetzt auch mal wissen, wie die Leute vom Gelände wegkämen, wenn die Wege mit neuen Besuchern schon verstopft seien. Und wie man an den Einlässen vor den Tunneln verhindern wolle, dass sich die Raver stauten, sauer darüber, dass sie nicht weiterkämen. Dass so etwas das ganze Wegekonzept zusammenbrechen lassen könne und damit „sicherheitsrelevant“ sei, das sei doch wohl klar. Dafür brauche es gar keine Million, dafür reichten auch schon weniger Besucher. Das müsse jetzt mal so ins Sitzungsprotokoll, verlangte Schalk. Es waren die wichtigen, lebenswichtigen Fragen, wie sich am 24. Juli zeigen sollte, und Schalk meinte es offenbar ziemlich ernst.



ANP PHOTO / ACTION PRESS

Aber dann? Gibt sich die Polizei anscheinend mit ein paar kleinen Änderungen zufrieden. Die Stadt habe zugesagt, Bedenken der Polizei zu berücksichtigen, sagte Polizeinspekteur Wehe im Innenausschuss. Als Polizisten der Duisburger Staatsanwaltschaft vor der Love Parade den Stand der Dinge erklären, notieren die Strafverfolger jedenfalls hinterher, von einem Sicherheitsproblem sei keine Rede gewesen.

Möglich, dass zu diesem Zeitpunkt auch die Polizisten nur noch hören, was sie hören wollen – der Tunnelblick, der den kritischen Blick auf den Tunnel ersetzt. Etwa als ihnen Panikforscher Schrecken am 12. Juli bestätigt, das besprochene Wegekonzept von Lopavent sei „gut“. Richtig, sagt Schreckenberg dazu heute, aber da habe er doch nur über die Strecken vom Duisburger Hauptbahnhof bis zu den Eingängen West und Ost gesprochen, nicht über das Veranstaltungsgelände, den Tunnel, die Rampe. Er habe doch sowieso nie den Auftrag gehabt, sich um diese Teile zu kümmern. So sieht das auch die Staatsanwaltschaft, ermittelt nicht gegen ihn. Warum aber hakt damals kein Polizist nach?

Einige Tage später, als Ordnungsdezernent Rabe in einer großen Schlussrunde vor der Love Parade fragt, ob einer noch etwas zu sagen habe, was ihm nicht passe, meldet sich auch kein Polizist. Und dann eine Sitzung im Innenministerium in Düsseldorf. Wieder nichts Kritisches.

Trotzdem: Die Duisburger Staatsanwaltschaft hält so etwas nicht für strafbar. Nicht was die Polizei angeht, nicht solange es nur um die Zeit vor der Love Parade geht. Die Polizei habe zwar gewarnt, jedoch formal keinen Einspruch gegen das Sicherheitskonzept eingelegt. Musste sie aber angeblich auch nicht. Es reichte nach Meinung der Strafverfolger, dass sie auch das Gegenteil nicht getan hatte: nie ausdrücklich zugestimmt, nie ihr Einvernehmen erklärt. Einvernehmen – dieser Begriff ist im Gesetz nirgendwo definiert. Aber er wird in der Zukunft wahrscheinlich noch einmal eine große Rolle spielen.

Vorher bleibt für die Staatsanwälte die Schuld an den Stadtmitarbeitern hängen. Ohne ausdrückliches Ja der Polizei soll ihre Genehmigung bereits „formell rechtswidrig“ gewesen sein, wie es in der Akte der Anklagebehörde heißt.

Und davon abgesehen natürlich auch wegen der „gravierenden Bedenken“, die das Sicherheitskonzept von Lopavent bei der Stadt hätte auslösen müssen. Nur ein Eingang, der gleichzeitig Ausgang ist. Die Besucher eingezwängt im Tunnel und auf der Rampe. Keine Ausweichflächen. Außerdem noch der Knick der T-Kreuzung. Und ohnehin viel zu wenig Platz für viel zu viele Besucher, die offenbar noch nicht mal richtig gezählt wurden. Das ganze T-Stück sei „von der Kapazität her nicht ge-



CARSTEN KOALL / VISUM

Rainer Schaller, Veranstalter

Der Geschäftsführer von Lopavent machte mit der Love Parade jahrelang Werbung für seine Sportstudio-Kette McFit. Vier seiner Mitarbeiter werden mittlerweile als Beschuldigte geführt; gegen Schaller selbst wurde bislang kein Verfahren eingeleitet.

eignet“ gewesen, derartige Massen sicher zu leiten, schreiben die Ermittler. Die Stadt hätte deshalb die Parade so nicht stattfinden lassen dürfen.

Mit dem 24. Juli aber ändert sich der Blick, mit dem die Staatsanwälte bis dahin gnädig auf die Polizei schauten. An diesem Tag gerät für sie nun auch die Polizeiführung unter Verdacht.

Der Tag der Love Parade

Die Polizei hat an diesem Tag ihr Einsatzgebiet in mehrere Abschnitte aufgeteilt. Zwei außen: West und Ost. Das sind die Routen, auf denen die Raver vom Hauptbahnhof kommen, in einer Zangenbewegung. Die einen laufen im Westen am ganzen Partygelände vorbei, die anderen im Osten, dann stehen sie vor der Eingangsschleuse West, vor der Eingangsschleuse Ost, da enden die beiden Abschnitte. Alles, was nun kommt, gehört an diesem Nachmittag zum Sektor von Polizeirat Dirk H.

Er hat den riskantesten Abschnitt erwischt, den Engpass, durch den sich alle Raver pressen müssen. Von den beiden Schleusen bis hoch zum Festplatz. In diesem Abschnitt liegt die Karl-Lehr-Straße mit dem Osttunnel, dem Westtunnel, liegt in der Mitte die Rampe, auf der beide Ströme zusammenlaufen. Das große „T“. Nur dass in diesem Fall das „T“ nicht nur für das Zusammentreffen von Rampe und Straße steht, sondern auch für Todesgefahr. Dann nämlich, wenn die Ordner von Lopavent hier Unterstützung brauchten, die Polizei eingreifen müsste, so wie es ihr Einsatzbefehl vom 19. Juli vorschrieb. Und wenn sie dann nicht in der Lage dazu wäre. Weil auch die Polizei Fehler macht. Oder schon längst gemacht hat.

In einer Übersicht der Love-Parade-Ermittler tauchen später 20 Hundertschaf-

ten aus ganz Deutschland auf, die irgendwann am 24. Juli im Duisburger Einsatz waren. Aber für den T-Abschnitt waren laut Staatsanwaltschaft nur zwei eingeplant: die Vierte aus Bielefeld, die Fünfte aus Köln. Und das auch nicht gleichzeitig, sondern hintereinander. Vorgesehener Schichtwechsel: nachmittags, wenn bereits riesiges Gedränge herrscht.

Wer kommt denn auf so etwas?

Die Ermittler sind auf einen Eintrag vom 10. Juni in „Lupus“ gestoßen, dem internen Polizei-Logbuch. Eine Meldung an die Führungsstelle der Duisburger Polizei. Anruf aus dem Innenministerium, heißt es da, der Regierungsdirektor R.

R. habe in ein paar Tagen eine Besprechung mit dem Polizeihauptpersonalrat. Der habe die Dienstzeiten bei der Love Parade auf die Tagesordnung gesetzt, nachdem „eine Berufsvertretung“ in dieser Sache „Druck aufgebaut“ habe. Es werde behauptet, die geplanten Dienstzeiten für die Love Parade seien zu lang, bis zu 20 Stunden, notfalls mehr. Das Innenministerium (IM) gehe davon aus, dass daran nichts wahr sei, weil „eine derartige Planung auch vom IM nicht mitgetragen würde“.

Vier Tage später, kurz vor Ende der Amtszeit des damaligen Innenministers Ingo Wolf (FDP), ergeht dann Erlass Nummer 41.2-60.11.01 aus dem Ministerium: Höchstdienstzeit zwölf Stunden, inklusive An- und Abfahrt. Also muss ausgetauscht werden.

Die Polizei hatte laut Staatsanwaltschaft offenbar anders geplant, muss nun umplanen, dazu treffen sich kurz danach die Leiter der Einsatzabschnitte. Sie sind fassungslos. Einer von ihnen, so das Besprechungsprotokoll, weist eindringlich darauf hin, dass die Ablösung am Nachmittag nur unter großen Schwierigkeiten auf das Veranstaltungsgelände kommen

könnte. Sollte man tatsächlich auf diesem Schichtwechsel bestehen, könne für zwei Stunden nicht garantiert werden, dass die Polizei ihre Aufgaben ordnungsgemäß erfülle. Er fordert, alles so zu lassen, wie es mal geplant war, mit Dienstzeit von elf Uhr morgens bis zwei Uhr nachts, „durchgehend“, „ohne Ablösesituation“.

Polizeirat Dirk H., der später die Rampe nicht mehr halten kann, gibt das dem Vorbereitungsstab im Polizeipräsidium sogar noch schriftlich. Wenn es bei der Zwölf-Stunden-Vorgabe bleibe, dann stehe ein Wechsel um 16 Uhr an, und davon wird „erneut dringend abgeraten“. Denn zu dieser Uhrzeit, davor habe auch der Veranstalter gewarnt, könne der Besucherandrang vor allem im Tunnel so stark werden, dass die Polizei die Zugänge sperren müsse. Die Wechselzeit falle in die „kritische Einsatzphase“.

Polizeirat H. wird recht behalten.

Die erste Schicht im „T“ wird am 24. Juli von der Vierten Hundertschaft aus Bielefeld übernommen; sie hat noch einen halbwegs ruhigen Dienst. Der tödliche Sturm baut sich erst auf, draußen vor den Einlassschleusen. Der Ansturm der Raver.

Erst mittags kurz nach zwölf Uhr öffnet Lopavent die beiden Eingänge, eine Stunde verspätet, weil oben auf dem Platz die Planierdraupe noch nicht fertig war. Aber schon früh fehlen offenbar Ordner. Am Westeingang haben sie nur die Hälfte der Einlassspuren besetzt, der Rest bleibt geschlossen. Ein Lopavent-Anwalt sagte dazu, er habe „keine Anhaltspunkte“, dass die in der Genehmigung vorgeschriebene Zahl der Ordner „unterschieden“ worden sei. Einen Ausgang gibt es nicht, nicht hier, nicht jetzt. Erst als die Polizei mehr Ordner herbeizitiert und eine Ausgangsspur freimachen lässt, so die Staatsanwaltschaft, arbeitet die Schleuse West so, wie sie soll.

Um 13.33 Uhr stehen schon 20 000 Techno-Fans im Westen, machen „enorm“ Druck, wie es in einer Lupus-Meldung heißt. Die Polizei zittert, dass die Schleuse überrannt werden könnte; da ist es erst 13.44 Uhr.

Schon gegen 14 Uhr erfahren Polizisten von zwei Problemen, die aus diesem Tag später einen Katastrophentag machen werden – und nehmen es offenbar so hin. Zwei Beamte, zuständig für Lautsprecherdurchsagen, melden sich bei Lopavent. Sie wollen sich an die Mikrofone setzen, für Durchsagen, falls nötig. Denn der Veranstalter hatte im Genehmigungsverfahren garantieren müssen, dass er so eine Anlage bereitstellt, eine, mit der die Polizei notfalls die Musik weg- und sich selbst einschalten könnte. Und nun erfahren die beiden Polizisten, dass sie stumm bleiben werden. Technisch nicht möglich, heißt es lapidar. Warum das keiner früher geprüft hat, nicht die Polizei, nicht die städtische Bauaufsicht, bleibt offen. Auch Lopavent wollte sich gegenüber dem



Retterkräfte bei der Versorgung von Verletzten

SPIEGEL zur Lautsprecheranlage nicht äußern. Mit funktionierenden Notfalldurchsagen, sagt die Staatsanwaltschaft, wäre das Gedränge, wäre die Katastrophe wahrscheinlich nicht passiert.

Genauso unbegreiflich, warum um 14.03 Uhr offenbar keiner schaltet, als bei der Befehlsstelle der Vierten Hundertschaft einer der wichtigsten Funksprüche des Tages eingeht. Der Ordnerdienst, heißt es da, schaffe es nicht, am Kopf der Rampe mehr Personal heranzuziehen. „Zwei Pusher vor Ort ist zu wenig.“

„Pusher“, so heißen die privaten Ordner, die oben an der Rampe stehen sollen und nur eine Aufgabe haben, nämlich den ankommenden Massen immer wieder zu sagen: „Hier nicht stehen bleiben, bitte weitergehen.“ An dieser Kante nämlich fahren die „Floats“ vorbei, die schweren Lastwagen mit den Discjockeys, und deshalb bleiben viele Besucher hier stehen, statt weiterzugehen und die Rampe freizumachen.



Ralf Jäger, NRW-Innenminister

Kurz vor der Katastrophe hatte er sich „zufrieden“ über „die enge Verzahnung zwischen den Sicherheitsbehörden“ gezeigt. Im Landtagsinnenausschuss sagte Jäger später, er werde „nicht zulassen, dass die Polizei als Sündenbock für die Fehler“ anderer herhalten muss.



HERMANN J. KNIPPERTZ / APN

auf der Rampe: Ein Menschenberg, verklemt, verkeilt – und unten liegen die ersten Toten

Zwölf Pusher hat Carsten Walter anfangs dafür eingesetzt; Walter, der sogenannte Crowd-Manager, der für Lopavent mit den Ordnern die Massen steuern soll. Doch glaubt man mehreren Zeugen, die bei der Staatsanwaltschaft ausgesagt haben, dann hat er schon vor 14 Uhr von diesem Dutzend ein paar zum Einlass West geschickt, ein paar andere abgestellt, um ein Kamerateam zu begleiten.

Walter sagt heute, er habe keine Pusher abgezogen; und das Kamerateam sei nicht von Pushern, sondern von anderen Ordnern begleitet worden.

Fakt ist: Auf der Rampe standen viel zu wenig Pusher, und das erfuhren Polizisten schon Stunden vor der Katastrophe.

Ihre Reaktion? Keine bekannt. Um 14.42 Uhr dokumentiert eine Lupus-Meldung, dass sich die Lage deshalb immer mehr zuspitzt: Die Besucher blieben oben einfach stehen, deshalb gebe es einen Rückstau bis in den Tunnel.

Jetzt beginnt sie, die entscheidende Zeit, in der auch kleine Fehler immer gleich fatale Fehler sein werden, die sich nicht mehr ausgleichen lassen.

Nach der Katastrophe hatte Crowd-Manager Walter in einem SPIEGEL-Interview gesagt, schon gegen 14.30 Uhr habe er die Polizei rufen wollen, wegen der Besucher, die sich oben an der Rampe stauten. Nur habe der Verbindungspolizist, der mit ihm in einem Container an der Rampe saß, kein Funkgerät dabei gehabt, um einen Vorgesetzten zu rufen. Einen Einsatzführer, der etwas hätte entscheiden dürfen.

Falsch, bügelte später Wehe, der Inspekteur, im Landtag diesen Vorwurf weg; „der hatte ein Funkgerät“. Aber das war allenfalls die halbe Wahrheit. Denn im Container gab es wegen des Schichtwechsels nacheinander zwei Verbindungsbeamte. Und der Kollege der Frühschicht, Polizeioberkommissar P., sagte bei der Staatsanwaltschaft aus: Nein, ihm sei gar

kein Funkgerät für den Einsatz zugeteilt worden. Warum nicht? Weil bei der Polizei vorher „bereits bekannt war“, dass der Funk im Tunnel und in anderen Teilen des Einsatzgebiets „nicht funktioniert“.

Ob der Beamte der Spätschicht ein Funkgerät am Mann hatte, ist umstritten. Crowd-Manager Walter sagt nach wie vor, er habe keines bei ihm gesehen. Stattdessen habe der Beamte versucht, seine Leitstelle per Handy zu erreichen.

Solche Polizeihandys sollten eigentlich eine sogenannte Vorrangschaltung haben, auch noch durchkommen, wenn die örtlichen Mobilfunkzellen überlastet sind. Dafür hätte die Polizeiführung nach Ermittlerrecherchen zwei Dinge tun müssen: Handys bei der Bundesnetzagentur als Vorrang-Handy anmelden. Und sie bei Bedarf beim Mobilfunkunternehmen freischalten lassen. Doch laut den Ermittlungen hatte die nordrhein-westfälische Polizei nur einen „verschwindend geringen“

Teil ihrer Handys überhaupt bei der Bundesnetzagentur gemeldet, wie es in einem Auswertungsvermerk heißt: das ganze Polizeipräsidium Duisburg zum Beispiel nur 5. Köln 10. Düsseldorf 13.

Aber noch nicht einmal diese „geflaggten“ Handys waren demnach freigeschaltet. Dazu sei es erst abends gegen 21 Uhr gekommen, Stunden nach der Katastrophe. Das Fazit der Ermittler: Wären alle Polizeihandys rechtzeitig angemeldet und freigeschaltet gewesen, wäre es „mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ zu keinen oder höchstens zu kleineren Problemen mit dem überlasteten Netz gekommen. „Um den Erfolg des laufenden Ermittlungsverfahrens nicht zu gefährden, dürfen und wollen wir uns nicht zu dessen Inhalten äußern“, sagte Ludger Harmeyer, Sprecher des NRW-Innenministeriums, zu den Vorwürfen. In Polizeikreisen heißt es, man habe anstelle einer formalen Vorrangschaltung eine „Priorisierung“ direkt mit dem Mobilfunkanbieter vereinbart.

Doch nach Erkenntnissen der Ermittler funktionierten schon am Nachmittag viele Polizeihandys nicht, etwa um 15.30 Uhr in der Fünfzehnten Hundertschaft von Thorsten M. Es ist jene Kölner Einheit, die erst seit wenigen Minuten im Einsatz ist und die Vierte aus Bielefeld gerade abgelöst hat. Jetzt muss ihr Führer auf der Rampe wichtige Entscheidungen treffen, während seine Beamten kaum Zeit haben, sich zurechtzufinden, „vor die Lage“ zu kommen, wie es M. später bei seiner Vernehmung nennen wird.

Die Beamten müssen sich in diesem Moment vorkommen, als wären sie mit dem Fallschirm in ein Kampfgebiet abgeworfen worden, mitten in die Schlacht. Ihr Funk fällt immer wieder aus, auch nach mehreren Kanalwechsellern gibt es

kaum Verbindung. Handys funktionieren nicht, von etwa 15.30 bis 18 Uhr, wie M. den Ermittlern schildert. Der Auftrag ändert sich alle paar Minuten. Von oben das Dröhnen harter Einschläge, Beats mit 750 000 Watt Musikleistung. Im provisorischen Befehlsstand ihre Führer, zusammen mit dem Crowd-Manager. Lagebesprechung im Container.

Sie entscheiden jetzt, sofort die beiden Eingänge zu schließen, den im Westen, den im Osten; der Crowd-Manager gibt den Befehl an seine Schleusenwärter vor den Tunneln durch, fordert eine Bestätigung, dass sie jetzt keinen mehr durchlassen. So soll die Rampe entlastet werden, bis sich der Stau oben an der Kante aufgelöst hat. Die Fünfzehnte muss helfen, mit zwei Polizeiketten. Der erste Zug stellt sich im Osttunnel auf, der dritte Zug im Westtunnel, nur je ein paar Dutzend Beamte, mehr hat der Abschnitt dafür jetzt nicht. Und etwas später fällt die Entscheidung, auch noch eine Polizeikette auf der Rampe aufzubauen. Die soll verhindern, dass Besucher, die schon gehen wollen, von oben die Rampe herunterlaufen.

Nur womit diese Kette ziehen? Es bleibt nur noch der Zweite Zug, doch der hat einen anderen Auftrag: im Außengelände sichern. Einige Beamte bleiben deshalb auf ihren Posten, 20 rennen zur Rampe. Aber 20, das reicht nicht, um die Kette oben am Rampenkopf zu bilden, dafür brauchte man, wie ein Polizist später den Ermittlern vorrechnet, mindestens eine Hundertschaft. Also stellen sich die 20 des Zweiten Zugs unten auf die Rampe. An eine Stelle, an der Gitter stehen, die dort eigentlich gar nicht hätten stehen sollen, weil sie die Rampe verengen. Die Kette kann aber nicht verhindern, dass immer noch Besucher auf dem Heimweg die Rampe herunterlaufen, nach unten, in ihren Rücken.

Wer die Idee für diese Kette hat, ist unklar; die Staatsanwaltschaft sagt, der Crowd-Manager. Aber der Führer des Zweiten Zugs gab in seiner Vernehmung an, er selbst habe sich das einfallen lassen. Die Polizei also. Diese Kette unten auf der Rampe wird dem Menschenschwall, der später aus den Tunneln strömen wird, dann noch weniger Platz lassen.

Im Prinzip ist die Idee der Ketten trotzdem nicht falsch. Im Vermerk der Staatsanwaltschaft heißt es, auf diese Weise hätte man durchaus Zeit gewinnen können, um den Stau am Rampenkopf aufzulösen. Bislang haben die Ermittler weder Polizeirat H. noch Hundertschaftsführer M. zu Beschuldigten erklärt. Ohne funktionierende Funk- und Handyverbindungen hätten die beiden einfach nicht wissen können, was dann an den Eingangsschleusen passieren würde. Und wie dann eines zum anderen und alles zusammen zum Tod von 21 Menschen führte.

Die Eingänge sind nämlich gar nicht dicht. Lupus verzeichnet um 16.03 Uhr Tu-



Gedenkkreuz an der Treppe bei der Rampe: Das

multe vor den Schleusen, Panikgefahr. Im Osten beginnt der Schleusenmeister von Lopavent wieder mit Stoßöffnungen, um den Druck aus der Menge zu nehmen, immer wieder für ein paar Minuten, auf, zu, auf, zu. Im Westen bekommt sein Ordnerkollege offenbar einen fatalen Befehl. Den Staatsanwälten sagte er, gegen 16 Uhr habe ihn ein Polizeibeamter angewiesen, den Durchgang aufzumachen. Die angebliche Begründung des Uniformierten: Sonst laufe „seine“ Straße über, für die er vor dem Westtunnel zuständig sei. Bis in den Januar hatte die Staatsanwaltschaft nicht klären können, wer dieser Beamte war.

Doch es kam noch schlimmer. Um 16.31 Uhr will ein Sanitäterteam aus dem Tunnel herausfahren, im Krankenwagen ein Mann mit einem lebensgefährlichen Zuckerschok. Doch an der Schleuse drängen sich Tausende Menschen.

Es ist ein Polizeioberkommissar, der nun entscheidet, ein Zaunelement auszuhängen, um Platz für den Sani-Wagen zu schaffen. Tatsächlich kann sich das Fahrzeug durch den Pulk quetschen, der zum Partygelände drängt, aber nur um den Preis, dass für Minuten Hunderte Raver ungebremst in den Tunnel laufen. Von all dem erfährt Polizeirat H. auf der Rampe nichts.

Kurz danach filmen Überwachungskameras, wie der Tunnel regelrecht von Menschen geflutet wird. Die Polizeiketten in der Unterführung sind bereits zusammengebrochen, und nun gerät auch die Kette auf der Rampe von zwei Seiten un-



Carsten Walter, Crowd-Manager

Der Psychologe steuerte am Tag der Love Parade die Besucherströme. Als die Lage eskalierte und er Polizeiunterstützung brauchte, war lange kein weisungsbefugter Beamter zu erreichen. Gegen Walter ermittelt die Staatsanwaltschaft.



soll der Eingang zur Love Parade sein?

ter Druck, von unten, von oben, bis sie nicht mehr gehalten werden kann.

Die Rampe. 26 Meter breit, 130 Meter lang. Betonwände auf beiden Seiten. Und an der Wand links die schmale Treppe.

Die Todestreppe.

Sie hatten es gerade aus dem Tunnel geschafft, Ina und ihre Bekannten, jetzt standen sie im Gedränge, auf der Rampe, aber Ina hatte keine Ahnung, wo sie waren. Kein Schild, keine Lautsprecherdurchsage, sie sah nur die Köpfe; Köpfe, die ganze Rampe hoch. Ging es da oben weiter? Oder war das eine Sackgasse?

Sie sagt zu ihren Bekannten, da links, die Treppe. Sie wundert sich. So eine kleine Stiege, das soll der Eingang zur Love Parade sein? Aber wo sonst? Also zur Treppe, die Ersten laufen dort schon nach oben, auch Ina denkt jetzt, dass dies der einzige Weg für sie alle ist.

Für 21 wird es der Weg in den Tod.

Alle drängen, drücken zur schmalen Treppe, sie stehen so eng, dass sie kaum noch Luft in die Lungen ziehen können, und nun beginnt das Meer der Köpfe vor dieser Treppe zu wogen, hin und her, wie Ähren im Wind, und dann, ganz langsam, drückt es die Ersten zurück nach hinten, und die Nächsten, und die Nächsten auf die Nächsten, und sie liegen übereinander, schichten sich auf, und die in diesem Berg liegen, können ihre Arme nicht mehr bewegen, ihre Beine nicht, und manchmal nicht mal mehr ihre Finger. Sind verklemmt, verkeilt, eine dichte

Masse Mensch, ein Menschenberg. Unten liegen die Toten. Und die Polizisten in der Nähe haben Glück gehabt, dass sie selbst nicht hineingezogen worden sind. Können nicht mehr alle retten, manche nur noch ihr eigenes Leben. Es ist die schlimmste Art für einen Polizisten, sich das Versagen einzugestehen: danebenzustehen, wenn andere sterben.

Erst um 16.48 Uhr kommt aus dem Führungsstab der Polizei endlich der Notstopp-Befehl, beide Eingänge und die Vordersperren auf dem Weg dorthin zu schließen. Sofort, total, rigoros, mit der 18. Hundertschaft, die – endlich – als Verstärkung an die Westschleuse geschickt wird. Es dauert am Ende nur ein paar Minuten. Dann ist geschafft, was schon viel früher hätte passieren müssen: den Ansturm der Raver komplett zu stoppen.

Staatsanwälte gegen die Polizei

Das also sind die Ereignisse, wie sie sich für die Staatsanwaltschaft Duisburg im Januar darstellten, der Weg in eine Katastrophe. Die Ermittlungen sind inzwischen weitergegangen, aber was soll sich noch ändern? Wer von einem „Unglück“ spricht, wie das Innenminister Jäger nach der Love Parade getan hat, wird dafür in den Akten bislang kaum Belege finden. Es geht nicht um unglückliche Umstände, es geht um unfassbares Unvermögen. Nicht um schicksalhafte Wendungen, sondern um krasses Versagen.

Derzeit 16 Beschuldigte führt die Staatsanwaltschaft; nicht Sauerland, den Oberbürgermeister, der die Love Parade unbedingt in Duisburg fahren lassen wollte, nicht Schaller, den Lopavent-Geschäftsführer und McFit-Chef, der den Massenaufmarsch als Marketing-Mittel sah. Beide waren womöglich zu weit weg von Anträgen und Genehmigungen, von Tunnel und Rampe, als dass sie strafrechtlich für das Debakel geradestehen müssten. Aber wohl ihre Mitarbeiter. Bei der Stadt die Dezernenten Rabe und Dressler, die Männer und Frauen aus dem Bauamt, dem Ordnungsamt, dem Bezirksamt, und bei Lopavent der Sicherheitschef oder der Crowd-Manager.

Bei der Polizei allerdings ist es umgekehrt. Dort muss sich der erste Mann verantworten, der Leitende Polizeidirektor Kuno S. Und damit könnte auch die Verteidigungslinie von Innenminister Jäger und Inspekteur Wehe in sich zusammenfallen: dass es vielleicht ein paar kleinere Fehler bei der Polizei gegeben hat, aber kein Großversagen.

Das Versagen der Polizei ergibt sich aus der Summierung von Unzulänglichkeiten, aus der Verkettung von Fehl- oder Nichtentscheidungen, die am Ende in die Katastrophe führten – wobei nicht jedes Versäumnis mit den Mitteln des Strafrechts verfolgt werden kann. Dem Polizeiführer S. werfen die Staatsanwälte vor, im Einsatzzentrum der Polizei über die Außenkamera alles im Blick gehabt zu haben: den Menschenpfropf am Kopf der Rampe, schon gegen 15 Uhr, die fehlenden Pusher dort oben. Und er habe wissen müssen, dass im T-Stück doch viel zu wenig Kräfte standen, als er am Nachmittag erfuhr, dass der Crowd-Manager die Polizei längst um Hilfe gerufen hatte.

Spätestens zu diesem Zeitpunkt, gegen 15.40 Uhr, so die Staatsanwälte, hätte Kuno S. als oberster Polizist der Love Parade handeln müssen: mit Verstärkungen, die er ins T-Stück schickt und an die Eingänge. Er hätte die Schleusen demnach sperren lassen müssen, notfalls mit aller Gewalt. So wie es der Führungsstab dann ja auch anordnete, aber eben erst um 16.48 Uhr, als es zu spät war. Warum das nicht auch schon früher hätte möglich sein sollen? Die Staatsanwälte haben darauf keine Antwort gefunden. Der Anwalt von Kuno S. weist den Vorwurf, sein Mandant habe um 15.40 Uhr „polizeiliche Maßnahmen pflichtwidrig unterlassen“, als „unbegründet“ zurück.

Dennoch verdächtigen die Ermittler S. nun der fahrlässigen Tötung, der fahrlässigen Körperverletzung. Weil er nicht getan habe, was getan werden musste: die Gefahr abwehren. Aber wer hat das an diesem Tag schon? Und in den Wochen davor?

Es gibt offenbar keine Unschuldigen mehr bei dieser Love Parade. Außer 21 Opfern.

ANDREA BRANDT, GEORG BÖNISCH, JÜRGEN DAHLKAMP, SVEN RÖBEL