Das Trauma von Eschede

Am 3. Juni 1998 brach ein Radreifen des ICE 884 bei Eschede. Der Zug entgleiste, 101 Menschen starben. Auch 20 Jahre nach dem schwersten Bahnunglück in der Geschichte der Bundesrepublik sind die Wunden in dem niedersächsischen Ort noch nicht verheilt.

Von Bert Strebe

Es ist seltsam still. Natürlich hört man die Autos, die über die Brücke fahren. Und die Traktoren sind auch nicht leise. Ein Regionalexpress zieht vorüber. Aber selbst dann, wenn es ein ICE wäre, würde er hier wohl anders klingen als sonst. Der Schall verschwindet augenblicklich, als werde er von der Erde aufgesogen. Vom Ort dringt kein Ton herüber. Es ist, als hätte man einen Platz betreten, an dem die Welt sich nicht mehr dreht. Ganz leise rauschen nur die Blätter der Kirschbäume.

Damals, am 3. Juni 1998 und in den Tagen danach, war das im Ortskern auch so. Das erzählen die Leute. In den Straßen lag Schweigen. Und abends, als die Anspannung nachließ, als die Rettungswagen fort waren, als die Schmerzensschreie aufgehört hatten, als die Handys der Toten nicht mehr klingelten (die vereinzelten Handys, die es damals schon gab), als sich die Nacht herabsenkte – da kam eine noch größere Stille und deckte Eschede zu. Nur manchmal wurde sie durchbrochen, ein Hämmern, Metall auf Metall. Das waren die Kräne und Bergungspanzer, die versuchten, die verkeilten Teile des ICE 884 „Conrad Wilhelm Röntgen" auseinanderzuziehen.

Mittlerweile wusste die ganze Welt, dass der Zug um 10.59 Uhr entgleist und gegen die Brücke geprallt und die Brücke über Teilen des Zugs zusammengebrochen war, 200 Tonnen, und eine Weile später stand dann auch fest, dass 101 Menschen ums Leben gekommen und 105 verletzt worden waren.

Schuld war ein gebrochener Radreifen. Und in den Häusern von Eschede saßen die Frauen abends bei ihren Männern, die bei dem Notfalleinsatz mitgeholfen hatten, und sahen oft zum ersten Mal, wie diese Männer weinten.

Die Stille hat sich später wieder zurückgezogen. Aber am Ende der Rebberlahrer Straße, dort, wo die 101 Kirschbäume stehen und sich die Granitwand mit den 101 Namen erhebt, an der Gedenkstätte für die Opfer des ICE-Unglücks in Eschede vor nunmehr 20 Jahren, direkt neben den Gleisen, da ist sie geblieben.

Joachim Gries war damals einer der Ersten am Unglücksort. Er ist jetzt in Altersteilzeit, damals war er Reporter, hatte einen freien Tag. Er hörte den ICE 884 und zugleich ein Geräusch, das nicht dazu passte. Er nahm die Kamera und sprang ins Auto, aber er hat den Apparat dann im Wagen gelassen und mit angefasst, wo es gerade ging. „Wie groß das alles war, habe ich erst begriffen, als ich beim Wegfahren die Kolonne der Bestattungsfahrzeuge sah", sagt Gries. Und die Toten auf der Brückenrampe. Und den Mann, der sie zählte.

„Nur noch Leichen": Hunderte Helfer versuchen am 3. Juni 1998 im Wrack des verunglückten ICE 884 in Eschede Opfer des Zugunglücks zu bergen. FOTO: DPA

Der Zorn auf die Bahn hält an

Klaus Angermann lag nicht dort. Er ist an dem Tag nach Celle ins Krankenhaus gefahren worden. Aber sein Name steht heute an zweiter Position auf der Granitwand, oben links. Er war 29. Er wollte nach Hamburg, Vorstellungsgespräch, er wollte eigentlich früh fahren, aber die Firma hatte gesagt, er könne sich Zeit lassen. Seine Mutter Gisela hatte in ihrer Wohnung in Göttingen zwar im Radio gehört, dass da irgendwas mit einer Brücke und einem Zug war. Aber dann, nachmittags, kamen ihre Töchter, Klaus' Schwestern, und sagten: „Setz dich mal hin."

Gisela Angermann ist heute 80 und immer noch zornig. Auf das Bahnvorstandsmitglied, das sie gefragt hat, ob sie nicht noch andere Kinder habe. Auf den Prozess gegen die Ingenieure, die für den nicht ausreichend geheilten Radreifen verantwortlich waren, „ausgesuchte Angeklagte", sagt Gisela Angermann, Sündenböcke. Darauf, dass das Verfahren gegen Zahlung von je 10 000 Euro eingestellt worden ist.

Henning Kiemann war damals auch 29, wie Klaus Angermann. Er ist Feuerwehrmann und Landwirt, er fährt mit seinem Traktor x-mal am Tag über die Brücke, zu seinen Feldern. 15 Minuten vor dem Unglück ist er auch drübergefahren. Dann kam der Alarm, um 11.04 Uhr. Alle dachten erst, es sei eine Übung. Ein Waggon lag vor dem letzten Wohnhaus vor den Schienen, praktisch im Vorgarten, die Türen waren blockiert. Henning Kiemann hat eine Narbe an der linken Hand, von den Versuchen, die Scheiben einzuschlagen. „Das ist Panzerglas oder so was, man haut mit dem Vorschlaghammer eine Viertelstunde drauf rum, bis es nachgibt." Endlich gab es nach, die Leute stiegen aus. Keine Toten. „Ich habe gedacht: alles gut", sagt Kiemann. Er hat hellblaue, warme Augen. Sie überziehen sich mit einem Schleier. „Danach habe ich nur noch Leichen gesehen." Er hatte Erfahrung mit Unfallopfern auf der Straße. „Ich habe mir gesagt: Du guckst in kein Gesicht." Spät am Abend ist er nach Hause gegangen, hat sich ins Bett gelegt, „aber das hätte ich mir schenken können". Bis heute kommen Träume, die mit der Brücke zu tun haben. Wenn die Feuerwehrleute von Eschede von früher reden, dann, sagt Kiemann, geht es um Waldbrände und dergleichen. Vom ICE spricht man nicht.

101

Menschen starben bei dem Zugunglück von Eschede am 3. Juni 1998. Weitere 105 Menschen wurden verletzt. Es war die schwerste Zugkatastrophe in der Geschichte der Bundesrepublik.

Ort der Mitmenschlichkeit

Nein, sagt Günter Berg, Eschede sei kein Synonym für Katastrophe. Der Bürgermeister der 6000-Einwohner-Gemeinde, der aus Hessen kommt, aber den Ortsnamen ausspricht wie ein Eingeborener, „Eschedee", findet, das Gegenteil ist richtig: „Eschede ist der Ort der gelebten Mitmenschlichkeit." Das steht so auch an der Gedenkstätte, das sagt auch Gerd Bakeberg, damals Kreisbrandmeister und Einsatzleiter, heute Ehrenkreisbrandmeister. Alle haben geholfen, Feuerwehr, Rettungsdienste, Bundeswehr, britische Streitkräfte. Aus Celle kamen Ärzte, die auf einem Ärztekongress waren. Gerd Bakeberg war die Jahre über ein gefragter Redner bei Fachkonferenzen zum Thema „Bewältigung von Großschadenslagen".

Eschede ist auch Geburtsort der Rettungsseelsorge. In Celle fand außer dem Ärzteteffen eine Kirchenkonferenz statt, die Pastoren kamen sofort. Einer der Pastoren im Ort war damals Enno Junge. Wenn er heute einen ICE sieht, denkt er an Geschwindigkeit und daran, „wie schnell sich alles umkehren kann". Aber: „Katastrophen haben nicht die Eigenschaft, dass sie nachhaltig sind." Die Leute vergessen und steigen wieder ein. Nach dem Unglück waren die Kirchen voll, dann waren sie wieder leer. Junge hat damals und auch später gezweifelt und gehadert und sich gefragt, an wen oder was er eigentlich glaubt. Aber an dem Tag selbst, als eine Frau zu ihm kam und fragte, wo denn hier wohl sein Gott sei, hat er geantwortet: „Der war vorn im Triebwagen und hat verhindert, dass noch Schlimmeres passiert ist."

Die Maschinen, die Klaus Angermann im Celler Krankenhaus am Leben gehalten haben, wurden am 6. Juni abgeschaltet. „Es war zu viel an ihm kaputt", sagt Gisela Angermann, und als sie das sagt, wird die Haut an ihren Wangen und Schläfen durchscheinend. Gisela Angermann hadert am meisten damit, dass sie das Gefühl hat, sie habe zu wenig von ihrem Sohn gewusst, er sei so zurückhaltend gewesen, beinahe verschlossen. „Ich hätte ihn gern besser gekannt", sagt sie. Sie wäre gern mit ihm noch irgendwo hingefahren, irgendwas Schönes machen zusammen. Stattdessen fährt sie jetzt jedes Jahr nach Eschede. Diesmal auch wieder. „So geht der Tag am besten vorbei."

Heinrich Löwen wird auch da sein, zur offiziellen Gedenkveranstaltung mit Bahn-Vorstandschef Richard Lutz. Löwen wohnt in Egglham bei Vilshofen, er hat noch Sohn und Tochter, die andere Tochter und seine Frau sind auf der Granitwand in Eschede verewigt. Er ist der Gründer der „Selbsthilfe Eschede", eines Zusammenschlusses von Hinterbliebenen und Opfern. Sich zu kümmern, was zu organisieren, das war damals, 1998, eine Struktur für ihn in einer Welt, die plötzlich kaum noch Struktur besaß.

Die Leere nach der Katastrophe

Er hat das Gezerre mit der Bahn in all den Jahren nicht vergessen. Um die Frage der Verantwortung. Um die Gedenkstätte. Dass sich keiner entschuldigen wollte, weil das für die Juristen im Konzern ein Schuldanerkenntnis gewesen wäre, und das bedeutet: Geld. Dabei ist die Gewissheit, dass das eigene Kind einen nie wieder anlächelt, ohnehin nicht mit Geld aufzuwiegen. Erst zum 15. Jahrestag hat der damalige Bahnchef Rüdiger Grube um Verzeihung gebeten. „Es ist eine gewisse Entspannung eingetreten", sagt Löwen. Die Bahn spricht sogar von Versöhnung. So weit geht Löwen nicht. Er hat nicht vergessen, dass ihm ein hoher Bahnvertreter einmal, als man über mögliche Entschädigung sprach, gesagt hat: „Was wollen Sie, wenn Sie Ihr Auto zu Schrott fahren, können Sie auch nicht zu VW gehen und ein neues verlangen."

Gisela Angermann hat anfangs nicht mal geweint. Sie hat nichts gefühlt. „Die Leere kam erst, als die Formalitäten durch waren." Sie hat sich an Therapiegesprächen beteiligt, das hat etwas geholfen, sie hat die 30 000 Mark angenommen, die die Bahn für jeden Toten gezahlt hat, das hat nicht geholfen. Wenn jemand gefragt hat, wie es ihr geht, hat sie gesagt: „Danke der Nachfrage." Die meisten haben gar nicht gemerkt, dass das keine Antwort war. Sie schaut heute manchmal lange aus dem Fenster, lässt die Gedanken schweifen, und irgendetwas berührt sie innen drin, aber es ist nicht mehr ganz so schwer. Nein, sagt sie, man gewöhne sich nicht. Doch der Schmerz werde blasser mit den Jahren.

30 000

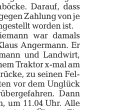
D-Mark (etwa 15 000 Euro) zahlte die Bahn pro Todesfall an Angehörige. Dazu kamen Entschädigungen für Heilbehandlung (3 Millionen Euro), Schmerzensgeld (4 Millionen Euro), Unterhaltsansprüche sowie Erwerbs-, Unterhalts- und Sachschäden (rund 20 Millionen Euro).

Am letzten Haus vor den Schienen, wo der Waggon, der um ein Haar auch das Haus zertrümmert hätte, im Vorgarten lag, steht eine Frau in der Tür. Nein, sie sage nichts, sagt sie. Dann sagt sie doch, dass sie am Sonntag, dem Gedenkfeiertag, morgens ihre Hühner rauslassen und dann alles zumachen und drinnen bleiben werde. Sie spricht von Egoismus – dem Egoismus, froh zu sein, überlebt zu haben. Sie schämt sich, überlebt zu haben. Etwas schimmert in ihren Augen. Sie schließt die Tür.

Als Klaus Angermann tot war, wurde er in eine Kammer geschoben, seine Mutter hat lange bei ihm gesessen. Sie ist nicht religiös. Aber da, bei ihrem toten Sohn, da hat Gisela Angermann gesagt: „Um deinetwillen will ich an ein Jenseits glauben."

101 Kirschbäume, 101 Namen in Granit: Die Gedenkstätte an der Bahntrasse in Eschede. FOTOS: FRANSON

„Es war zu viel an ihm kaputt": Gisela Angermann, Mutter eines Verunglückten



„Wie groß das alles war, habe ich erst begriffen, als ich die Kolonne der Bestattungsfahrzeuge sah": Joachim Gries, Reporter

„Ich habe mir gesagt: Du guckst in kein Gesicht": Henning Kiemann, Feuerwehrmann

„Eschede ist der Ort der gelebten Mitmenschlichkeit": Günter Berg, Bürgermeister

„Katastrophen haben nicht die Eigenschaft, dass sie nachhaltig sind": Enno Junge, Pastor

„Es ist eine gewisse Entspannung eingetreten": Heinrich Löwen, Gründer der „Selbsthilfe Eschede"

Das defekte Rad

Bahn ignorierte Grenzwerte – Verfahren eingestellt

Von Hartmut Reichardt

Die ICE-Katastrophe von Eschede dauerte 13 Sekunden. Ein Waggon entgleiste, rammte kurz vor dem Bahnhof der Ortschaft Eschede eine Betonbrücke, diese begrub die nachfolgenden Wagen unter sich. Andere Abteile stürzten eine Böschung hinunter, der hintere Triebwagen schob Trümmer zu einem meterhohen Turm zusammen. Ursache war ein defekter gummigefederter Radreifen. Er brachte den 200 Tonnen schweren Zug aus dem Gleis – auch weil die Bahn Messungen ignoriert hatte.

Am Unglücksort hatte der Radreifen noch einen Durchmesser von 860 Millimetern – und das lag damit nur knapp über dem Grenzwert von 854 Millimeter. Kurz vor der Ausfahrt aus dem Münchner ICE-Werk wurde zudem eine Abweichung vom Rundlauf von 1,1 Millimetern gemessen und dokumentiert. Der zulässige Grenzwert von 0,6 Millimetern Abweichung war bereits bei einer Messung am 17. Mai 1998 überschritten worden. Genauso folgenlos wie dieser Befund blieb die allerletzte Messung am ICE, die nur knapp eine Stunde vor dem Unglück erfolgte. Als der ICE 884 mit 247 Stundenkilometern an einer Messstelle für dynamische Kräfte bei Göttingen vorbeiraste, blieben die Zeiger bei 2,13 stehen. Der Grenzwert für diese senkrechte Radkraft (Flattern) lag bei 1,8.

Die Bahn kündigte nach dem Unglück umfängliche „Sofortmaßnahmen" an. So sprach der Bahnvorstand bekannt, dass „alle ICE-1-Züge bis zur Durchführung einer Sonderüberprüfung der Laufwerke auf 160 km/h reduziert" werden. Außerdem verschärfte die Bahn die Verschleißgrenzen. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ordnete zusätzliche Ultraschallprüfungen an. Wenig später entzog das Amt der Bahn die Zulassung für die gummigefederten Radreifen ganz, weil sie den Nachweis der Betriebssicherung nicht erbracht hatte.

Die Ursache der Katastrophe: Ein Rad mit Gummifederung. FOTO: DPA

Die Radreifen sind nie wieder zum Einsatz gekommen. „Seitdem werden für die gesamten ICE- und Intercityflotte nur noch Vollräder ohne Bereifung eingesetzt", sagte ein Konzernsprecher. Außerdem seien alle Prüfanlagen technisch erneuert und neue Messstandards definiert worden.

Nachdem das Landgericht Lüneburg das in Hannover verhandelte Eschede-Verfahren gegen drei Ingenieure gegen Geldbußen eingestellt hatte, ist die juristische Aufarbeitung zu den Unglücksursachen bis heute offengeblieben. Dass damals die Staatsanwaltschaft Celle in ihren Ermittlungen nur die Zulassung der Radreifen und nicht deren fehlerhafte Wartung in München ins Visier genommen hatte, macht Vertreter der „Selbsthilfe Eschede" noch heute sprachlos. „Das ist und bleibt der tief sitzende Stachel im Fleisch von uns als Hinterbliebenen", sagte Heinrich Löwen.