

Vor zehn Jahren geschah das große Unglück – Eine Erinnerung an den Transrapid im Emsland

von Peter Jungeblut

Geld? – Nein, das nicht! „An anderer Leute Unglück will ich nicht verdienen.“ Damit beschied Tischlermeister Wilfried Stolte die Frage, was es denn wohl kosten werde, den ungewöhnlichen Auftrag auszuführen. Aber ja, er werde es machen. Und sagte dann beim Aufstehen vom Mittagstisch der Familie, wo man ihn getroffen hatte: „Am besten wohl Eiche – aber wie groß muss es denn sein?“ Ja, wie groß, das war so ohne weiteres gar nicht zu sagen. Groß schon, auf keinen Fall zu klein! Dafür drückte die Last zu schwer! Aber wie groß genau? Ohne weiteres Reden fuhr man zum Kirchplatz, besah sich dort die Abmessungen, besah sich anderorts, an der Straße nach Sögel, ein zweites, ein kleineres, an dem sich leichter Maß nehmen ließ: „So in etwa, in dieser Größe und mit dieser Anordnung der Balken zueinander, kann ich es wohl machen und das Kreuz zu Mittwochmorgen aufstellen. Aber es braucht ein Fundament“. Das würden heute, am Montagnachmittag, die Gemeindeglieder noch gießen. „An der Stelle?“ Ja, an der Stelle ...¹

Etwa zwei Kilometer südlich davon war am 22. September 2006 das Unbegreifliche geschehen. Dass der Werkstattwagen bei Stütze 120 stand, hatte nach den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Osnabrück der Fahrdienstleiter im Leitstand noch selbst in das Betriebsbuch eingetragen – und kurz darauf dem Transrapid die Fahrtfreigabe gegeben. „Man fragt sich, wieso er das gemacht hat. Fast klingt so etwas wie Verzweiflung mit, wenn der Jurist (Oberstaatsanwalt Alexander Rete-meyer) sein Unverständnis darüber zum Ausdruck bringt, wie es geschehen konnte, dass ein Transrapid-Mitarbeiter einen Zug sehenden Auges in die Katastrophe lenkte.“² Eine Unachtsamkeit, ein Alltagsversehen, ein aus dem Sinn haben für einen Augenblick, mehr nicht, hatte genügt, um dieses Unglück, bei dem 23 Menschen ihr Leben verloren und 12 Personen verletzt oder schwer verletzt wurden, geschehen zu lassen. „Die Magnetschwebbahn bohrte sich mit der Spitze in den Inspektionswagen“, berichtete Feuerwehrsprecher Karl-Heinz Schwarz. „Offenbar ist dabei das Führerhaus abgerissen. Erst 500 Meter weiter ist der Rest des Zuges zum Stehen gekommen.“³ Was damit an diesem Freitagmorgen um 9:54 Uhr so tragisch und grauenvoll endete, hatte nur 60 Sekunden zuvor begonnen, als sich der Zug für eine Messfahrt im Bahnhof 2 des Versuchszentrums auf der schnurgeraden Schnellfahrstrecke bei klarer Sicht auf den Werkstattwagen in 1605 Metern Entfernung in Bewegung setzte. Aus den aufgezeichneten Fahrdaten weiß man: Bei Stütze 118 wurde noch beschleunigt, bei Stütze 119 war die Bremse betätigt gewe-

sen, mit etwa 80 bis 100 Metern vor der Position bei Stütze 120 aber zu spät, um den Aufprall auf den Werkstattwagen noch zu verhindern. Der geschah dann mit der Kraft der Geschwindigkeit von 179 Stundenkilometern. Weil es keine Automatikfahrt gewesen war, sprachen die Ermittler bald von einem zweifachen menschlichen Versagen, passiert in der Leitstelle und am Steuerpult des Zuges, wo der Zugführer das sperrige Hindernis, das der Werkstattwagen mit seinen Abmessungen von 3,5 Metern in der Breite und 3,5 Metern in der Höhe darstellte, schlichtweg übersehen habe.

Der Transrapid war mit dem Emsland in besonderer Weise verbunden gewesen. Der Aufbau der Versuchsanlage ging auf eine Initiative der (alten) Emsland GmbH zurück. Nachdem die Realisierung des Vorhabens an verschiedenen Standorten in Süddeutschland gescheitert war, „kam es zu dem Angebot der Emsland GmbH an den Bundesminister für Forschung und Technologie (BMFT) und an die Industrie, die Versuchsanlage für die Magnetschnellbahn im Emsland anzusiedeln. (...). Nach den planerischen und planungsrechtlichen Vorbereitungen konnte 1980 mit dem Aufbau der Versuchsanlage durch das Firmenkonsortium Messerschmitt Bölkow Blohm (MBB), Krauss-Maffei, Thyssen Henschel, Dyckerhoff & Widmann, Brown Boverie u. Cie (BBC – heute ABB), Siemens und AEG begonnen werden.“⁴

Die Kreispolitik sah in der Ansiedlung auch so etwas wie eine Bestätigung für den 1977 gerade neu gebildeten Großkreis. Konnte doch mit der schnell herbeigeführten Kreistagsentscheidung für die Magnetbahn demonstriert werden, dass sich die Entwicklung des Emslandes in der Union der drei Altkreise Aschendorf-Hümmeling, Meppen und Lingen in neuen, größeren Dimensionen voranbringen ließ. Außerdem war das neue Projekt in der Bauphase gut für bis zu 250 zusätzliche Arbeitsplätze. Auf Jahre waren es dann 60 Dauerarbeitsplätze, die mit dem Transrapid neu entstanden und seiner technischen Innovation wegen mit besonderem Ansehen verbunden waren. Da konnte schon Begeisterung aufkommen: „Es war eine Freude zu sehen, wie täglich drei neue Träger – Fahrwegstücke – die Betonierhalle der Feldfabrik der Fa. Dyckerhoff & Widmann in Lathen verließen und gleichzeitig drei neue Stützen im Trassenbereich fertiggestellt wurden. (...) Gleichzeitig entstand in der Meyer-Werft, Papenburg, die erste Stahl-Biegegeweiche und in den Firmen MBB und Krauss-Maffei, München, nahm das erste Fahrzeug, der Transrapid 06 (TR 06) Gestalt an. (...) Mit der Hallenausfahrt des TR 06 am 27.10.1983 begann die Inbetriebnahme der Anlage und ab 1984 die Erprobung des Systems.“⁵ Die Zuständigkeit dafür ging zum 1.1.1985 an die Industrieanlagen Betriebsgesellschaft m.b.H. (IABG) in Ottobrunn, während die Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme (MVP) die Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) übernahm und mit der Südschleife den Fahrweg von insgesamt 31,5 Kilometern Strecke fertig stellte.

Schnell stand die TVE im Focus der Öffentlichkeit. Die Aussicht, dem Fahren und Fliegen bald auch das Schweben zur Seite stellen zu können, beflügelte die Erwartungen. Politiker von Rang, Minister und Präsidenten, Botschafter, Wirtschaftslenker, Abgeordnete, Persönlichkeiten aller Couleur verschafften mit ihren Besuchen in Lathen der TVE und dem Transrapid große Medienaufmerksamkeit, zeigten sich oft sehr beeindruckt und erhöhten nebenbei mit ihrer Visite den Bekanntheitsgrad des Emslandes. Einmal, im Oktober 1997, kam sogar das gesamte beim Bundespräsidenten akkreditierte Diplomatische Corps mit Roman Herzog im ICE-Sonderzug für einen Tagesbesuch auf die TVE. Und technisch ging es voran. Dem 06-Fahrzeug folgte 1989 der 07 und diesem 1999 der Transrapid 08. Mit dem 07-Modell gelang es schon 1993, die Maximalgeschwindigkeit von 450 km/h zu erreichen und eine Nonstop-Fahrt von 1654 Kilometern durchzuführen;⁶ im Mai 2005 wurde mit dem 08 im 24-stündigen Fahrbetrieb eine Tagesfahrleistung von 4725 Kilometern zurückgelegt. Zwischendurch immer wieder Interessenbekundungen aus dem Ausland für eine Anwendung der neuen Schwebetechnologie dort. Die Geschwindigkeit, die möglich war, und das erlebte Schwebef Gefühl begeisterten die Gäste aus der Ferne. Zuhause hingegen standen ökonomische Überlegungen im Vordergrund. Der Transrapid sei nicht wirtschaftlich zu betreiben, hieß es. Sowohl die politisch, nach der Wiedervereinigung Deutschlands, zunächst gewollte Referenzstrecke Hamburg-Berlin als später auch die als Metrorapid angedachte schnelle Verbindung für die Ruhrgebietsstädte scheiterten nach den ersten Planungsphasen jeweils an der Kostenfrage. Später wurde die Flughafenanbindung für München geplant. Die letzte Weltausstellung in Deutschland, die EXPO 2000 in Hannover, führte den damaligen chinesischen Ministerpräsidenten Zhu Rongji zur TVE nach Lathen, deren Gesellschafter sich mit dem Transrapid in Gemeinschaft mit dem Landkreis Emsland als sogenanntes dezentrales Projekt an der EXPO beteiligt hatten. Dieser Besuch brachte schließlich den Durchbruch für die Bauentscheidung in Shanghai/Pudong.

Aus dem Unbegreiflichen war nach Sekunden Grauen geworden. Das zeigte sich zunächst als Bild der Zerstörung. Die Hightechkulisse in der Landschaft hatte sich in ein langgestrecktes Trümmerfeld verwandelt. Auf dem Fahrweg bei Stütze 135, fünf Meter hoch, die nach dem Aufprall ineinander verkeilten Fahrzeuge: der Transrapid mit dem vorderen Zugteil als gestauchtes Wrack unter dem 48 Tonnen schweren Werkstattwagen, unten am Boden die Trümmerteile: Bleche der Außenhaut, die abgetrennte Zugnase, herausgerissene Sitze, Glas, Türen, Kunststoffe der Inneneinrichtung, Kleidungsstücke, alles verstreut entlang der Trasse über eine Strecke von dreihundert, vierhundert Metern; später wurde hier mit Spürhunden auch nach Leichenteilen gesucht. „Ja, ich höre da noch Schreie“, hieß es im Hilferuf eines der Verunglückten im Transrapid über Funk an die Leitstelle im Versuchszen-

trum.⁷ Diese schickte die Werksfeuerwehr und alarmierte danach die Rettungsleitstelle des Landkreises, die ihrerseits als erstes die Rettungswachen Kluse und Sögel, einen Notarzt, die Ortsfeuerwehr Lathen und den Rettungshubschrauber Christoph Euro 2 aus Rheine zum Unfallort beorderte.

Nach weiteren Notrufmeldungen von Augenzeugen des Unfalls wurde um 10:00 Uhr die Alarmstufe „Massenanfall von Verletzten“ ausgelöst. Damit begann ein Großeinsatz nach den eingeübten Strukturen des Katastrophenschutzes. Aus den Akten der Kreisverwaltung geht hervor, dass den Tag über insgesamt 411 Einsatzkräfte am Unfallort oder im Bereitstellungsraum waren, den man für Helfer und Gerät auf einem Parkplatz an der Bundesstraße 70 eingerichtet hatte. Gestellt wurden die Einsatzkräfte von acht Freiwilligen Feuerwehren und vier Werkfeuerwehren, von den Rettungsdiensten und Einsatzgruppen des Deutschen Roten Kreuzes und des Malteser Hilfsdienstes, von Notärzten und niedergelassenen Ärzten, von der Gruppe der Notfallseelsorger und von zwei Ortsverbänden des Technischen Hilfswerkes sowie den Besatzungen mehrerer Rettungshubschrauber. Aber auch die zahlreichen Beamtinnen und Beamten der Polizeiinspektion Emsland/Grafschaft Bentheim, die zur Wahrnehmung der polizeilichen Aufgaben eingesetzt waren, gehörten dazu.⁸

Die Leitung des Großeinsatzes von Feuerwehr und Rettungskräften übernahm mit seinem Eintreffen am Unfallort gegen 10:30 Uhr Anton Lücken als zuständiger Brandabschnittsleiter Nord; ergänzend dazu wurden die zusammengefassten Zuständigkeiten der Samtgemeinde Lathen und des Landkreises Emsland als Gefahrenabwehrbehörden und die daraus resultierenden Aufgaben vor Ort unter Mitwirkung von Kreisrat Dr. Bernd Kuckuck von Landrat Hermann Bröring und Samtgemeindebürgermeister Karl-Heinz Weber wahrgenommen. Die Leitung des Polizeieinsatzes verblieb intern beim Ltd. Polizeidirektor Karl-Heinz Brüggemann. Diese Zuständigkeitsverteilung war der Rechtslage geschuldet, die bei Großschadensereignissen – anders als im Katastrophenfall – keine Konzentration der jeweiligen Kompetenzen auf eine Stelle vorsieht.

Was wegen des Unfallgeschehens in fünf Metern Höhe eine Herausforderung darstellte, gelang trotzdem gut und zügig. Erste Verletzte konnten schon bald nach ihrem Eintreffen von der IABG-Werkfeuerwehr gerettet werden, weitere von den Besatzungen der herangeführten Drehleiterfahrzeuge.

Zeitgleich konnten die Schwelbrände im Innern des Zuges unter Kontrolle gebracht werden. Um 11:41 Uhr waren zehn verletzte Fahrgäste gerettet und bald auch notärztlich versorgt; auch die zwei IABG-Mitarbeiter auf dem Werkstattwagen. Vom Verbandsplatz wurden die Verletzten mit Rettungshubschraubern und Krankenwagen in die Krankenhäuser Papenburg, Sögel, Meppen, Lingen und Quakenbrück gebracht.

Danach begann das Hoffen und Bangen um die Personen, deren Schicksal noch ungeklärt war. „Es gibt einen Toten“ und „Wir müssen mit dem Schlimmsten rechnen“, waren dazu um 14:30 Uhr erste Worte von Landrat Hermann Bröring gegenüber der Presse.⁹ In dieser Ungewissheit quälten sich auch die Angehörigen, die unterrichtet wurden und schon da waren oder sich noch auf dem Weg nach Lathen befanden; schon über Stunden waren sie gedanklich mit dem Schlimmsten befasst, Bilder von Verlust und Tod werden sich ihnen aufgedrängt haben, Schmerz und Trauergefühle werden sich mit dem Entsetzen über das Unfassbare gemischt haben. Sie wurden von Notfallseelsorgern begleitet, die Trost zusprachen, mit ihnen die Unglücksstelle aufsuchten, später den Weg zur Identifizierung der Verunglückten mit ihnen gingen, ihnen beistanden. Aber auch den Feuerwehrmännern, die mit Teleskopkränen zunächst den Werkstattwagen und dann die Trümmer abtrugen, in denen die Toten gefunden wurden, standen Seelsorger zur Seite. Am Abend gab es die endgültige Gewissheit darüber, dass 23 Menschen ums Leben gekommen waren.

Das Transrapidunglück war sofort auch eine nationale Angelegenheit. Einen ersten Eindruck über das Geschehen verschaffte sich Bundeskanzlerin Angela Merkel in einem Telefonat mit Landrat Hermann Bröring. Bei ihrem Besuch am Unglücksort sagte sie am Abend: „Unsere Gefühle sind heute ganz bei den Angehörigen. Worte würden wenig helfen an einem solchen Tag, aber meine Anwesenheit soll ein kleines Zeichen sein, dass viele Menschen in Deutschland heute an der Trauer teilhaben.“¹⁰ Schon am Nachmittag war Ministerpräsident Christian Wulff in das Versuchszentrum der TVE gekommen; ebenso Wirtschaftsminister Walter Hirche. Beide hatten keinen Moment gezögert, durch ihr persönliches am Ort sein die Bestürzung der Landesregierung und ihre eigenen Gefühle der Anteilnahme zum Ausdruck zu bringen. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee erfuhr von dem Unglück in Peking und brach kurzentschlossen seine Chinareise ab, um sich am Samstag an Ort und Stelle über das Unglück informieren zu können. Mit Bestürzung reagierte in Berlin auch Bundespräsident Horst Köhler auf die Unglücksnachricht aus dem Emsland. „Meine Gedanken sind bei den Opfern und ihren Familien und bei denen, die jetzt an der Unfallstelle im Rettungs- und Bergungseinsatz sind.“¹¹ Tief betroffen empfanden auch die regionalen Persönlichkeiten das Unglück. Die Bundes- und Landtagsabgeordneten zeigten mit ihren Besuchen in Lathen ihre persönliche Anteilnahme. Wie sie kamen auch viele Kommunalpolitiker zum Unglücksort und zu den Menschen auf dem TVE-Gelände.

Und es kamen die Medienvertreter. Aus dem Augenblick des Geschehens heraus entstand sofort ein deutschlandweites Bedürfnis nach Berichterstattung. Fast zeitgleich berichteten Funk und Fernsehen, am Tag darauf folgten die Printmedien; Informationen rund um das Unglück und Hintergrundberichte zur Magnetschwe-

betechnik und ihrer Erprobung auf der TVE blieben für Tage angesagt. Mit Gruppenführungen zur Unfallstelle, soweit diese ohne Behinderung der Rettungsarbeiten geschehen konnten, und mit der Anberaumung von Pressekonferenzen gelang es, den Ansturm der mehr als einhundert Reporter, Berichterstatter, Fotografen und Kameramänner von den Rettungskräften fern zu halten und gleichwohl eine gute Unterrichtung der Presse zu gewährleisten. Pressefotografen in Feuerwehruniformen gab es trotzdem. Aber es waren nur wenige.¹²

Die Mitfahrer, die am Morgen im Bahnhof des Versuchszentrums in den Transrapid eingestiegen waren, waren als Gäste gekommen. Als solche werden sie gute Dinge gewesen sein. Die Einladung durch Mitarbeiter der IABG versprach ein Erlebnis. Zu Teilen war man als Gruppe da, als Teilnehmer eines Betriebsausfluges, als Gäste eines Sportclubs, als Mitarbeiter in der Alten- und Krankenpflege, als Besuch aus Übersee; allesamt wird man freudig gespannt auf das erste Event des Tages gewesen sein. Bei Ausflugswetter mit Sonnenschein gleich auf der Strecke schweben zu können, das wird die gute Laune beflügelt haben. – Und dann ... so unbegreiflich, so unvorstellbar, fast schon unreal – und doch ... dieses Schicksal, dieses Unglück mit den vielen Toten, diese Endgültigkeit! ... und wir sind doch selbst schon mit dem Transrapid gefahren ... Gedanken wie diese waren es, die sich den Menschen aufdrängten, wenn sie das Geschehen an sich heranließen. Neun der Toten, darunter der Zugführer, ein Systemtechniker und der Referent für Öffentlichkeitsarbeit der IABG, waren gebürtige Emsländer gewesen oder im Emsland heimisch geworden, fünf kamen aus der benachbarten Grafschaft Bentheim. Vielfach kannte man sich oder war sogar verwandt gewesen. Wer hierzulande einmal Ahnenforschung betrieben hat, weiß, wie querbeet die Familienbande durch die Dörfer gehen. Aber auch dass dieses schwere Unglück ausgerechnet mit dem Transrapid passieren musste, drückte die Stimmung; schließlich war der Transrapid das Renommeeprojekt der Gemeinde, ja des ganzen Landkreises, und ein Wirtschaftsfaktor dazu. Das alles trug zu der Niedergeschlagenheit bei, die sich auf den Straßen und Plätzen der Gemeinde, in den Geschäften und am Arbeitsplatz, in den Schulen, ja überall im Ort, wo Menschen waren, festgesetzt hatte. Im Landkreis gab es Absagen gesellschaftlicher Ereignisse, Gedenkminuten bei öffentlichen Veranstaltungen, Fürbitten und Gebete in den Kirchen. Nur langsam vergingen die Tage.

Erst nach der großen Trauerfeier in der St. Vituskirche, als die Geschäfte geschlossen hielten, fand das Dorfleben zurück in den Alltag. Zuvor gedachten 1 600 Menschen, darunter Repräsentanten aller Ebenen, staatlicher wie kommunaler, und viele Spitzenvertreter der deutschen Wirtschaft mit einem ökumenischen Trauergottesdienst der 23 Opfer des Transrapid-Unglücks. Im Beisein von Bundespräsident Horst Köhler wurde für jeden der Toten von Pfarrer Gerhard Ortman und Pastor Rainer Jenke eine Kerze angezündet. „Uns stocken die Worte. Unser Denken

scheint gelähmt', drückte Niedersachsens Ministerpräsident Christian Wulff in seiner Ansprache die Gefühle vieler Menschen aus. Zuvor hatte er die Namen der 23 Verstorbenen verlesen. ‚Uns obliegt es, die Hinterbliebenen zu trösten, zu stärken und zu unterstützen‘, rief Wulff zu Beistand auf.“¹³ Mit katholischen und evangelischen Liturgieanteilen, im Wechsel von Gebet und Lesung, Liedern und Chorgesang gestalteten Probst Dietmar Blank, Superintendent Günther Schwarz und Präses Manfred Meyer das ökumenische Gedenken an die Verunglückten; dazu predigten Landessuperintendentin Doris Janssen-Reschke und Bischof Franz-Josef Bode. Vom Norddeutschen Rundfunk wurde am Abend des Tages (27. September 2006) eine Aufzeichnung der Trauerfeier im Vorabendprogramm ausgestrahlt. Auch im Abstand von zehn Jahren sind die aufgezeichneten Bilder aus dem mit Blumen und Kränzen ausgeschmückten Gotteshaus, die Bilder vom gemeinsamen Gang der Repräsentanten des Staates mit den Angehörigen zu den Bänken in den Kirchenschiffen vorne rechts und links, sind die Bilder von den 600 Trauergästen in der Kirche und den 1 000 weiteren auf dem Kirchplatz draußen unverändert eindringlich; auch nach zehn Jahren haben die Worte, die gesprochen wurden, nichts von Ihrer Empathie und Nachdenklichkeit verloren, ist das Orgelspiel von Walter Bocklage noch immer mitfühlend anzuhören, eingangs das Lento von Ignatz Herbst und zum Ausklang das Air aus der Orchestersuite Nr. 3 von Johann Sebastian Bach.

Der Kranz des Bundespräsidenten wurde nach der Trauerfeier zusammen mit den vielen anderen zur Unglücksstelle gebracht und dort still niedergelegt. Im Besuchsprogramm des Bundespräsidenten, der, begleitet von seiner Ehefrau Eva und in weiterer Begleitung von Christian Wulff, Hermann Bröring und Karl-Heinz Weber, vor der offiziellen Trauerfeier im Heimathaus nahe der Kirche den Angehörigen persönlich seine Anteilnahme ausgesprochen hatte, hatte es geheißen: „Eine Fahrt zur Unglücksstelle ist nicht vorgesehen.“¹⁴ Dort, wo jetzt das Kreuz aus Eichenholz steht, sollte es ruhig bleiben – und das war es auch, als sich die Hinterbliebenen nach der Trauerfeier dort einfanden.

Diese Stelle ist ihnen zum Ort ihrer individuellen Erinnerung geworden – und sie ist es bis heute geblieben. Zum aufgestellten Kreuz, es trägt jetzt eine Metallplatte mit den Namen aller Verunglückten, sind kleinere, wie man sie auch an Straßenrändern findet, hinzugekommen, jeweils auch mit einem oder mehreren der Namen versehen. Hinter das Glas einer schrankartigen Tafel hat man Fotografien und andere Zeugnisse aus dem Leben der Toten gestellt, die man nicht vergessen kann. Das Mahnmal zum offiziellen Gedenken an das große Unglück wurde nahe dem Versuchszentrum errichtet und hier am ersten Jahrestag mit einer feierlichen Zeremonie unter großer öffentlicher Beteiligung eingeweiht. Der in Osnabrück lebende Bildhauer Dominikus Witte hat den dreigeteilten Sandsteinblock geschaffen – eine Symbolik für zerrissene Lebensbände oder auch schlicht dafür, wie schnell im Le-



Ort der Trauer: Da, wo der Transrapid zum Stehen gekommen ist, haben die Angehörigen ihren Ort der Trauer geschaffen

ben etwas aus den Fugen geraten kann. Als Zeichen ihrer Anteilnahme hat die Samtgemeinde hier 23 Buchen pflanzen lassen.

„Es wurden bei der Auswertung aller Informationen und Unterlagen keine Hinweise auf Unfallursachen im technischen Bereich gefunden. Auslösende Ursache (Primäre Ursache) für den Zusammenstoß war zweifelsfrei die Freigabe des Fahrvorhabens für den TR 08, obwohl sich zu diesem Zeitpunkt das Sonderfahrzeug auf einem vom Magnetfahrzeug beanspruchten Fahrwegabschnitt befand; damit war die für die ordnungsgemäße Freigabe des Fahrvorhabens erforderliche Voraussetzung eines freien Fahrwegs nicht gegeben. Die nach Auffassung der Verfasser zwingend vorgeschriebene technische Sperrung des Fahrweges durch Eingabe des entsprechenden Kommandos (...) durch den Fahrdienstleiter erfolgte nicht.“¹⁵

Zu der Frage, inwieweit der Unfall auch darauf zurückzuführen ist, dass der Zugführer den Werkstattwagen auf der Strecke zu spät wahrgenommen hat, wird im Untersuchungsbericht des Eisenbahnbundesamtes weiter ausgeführt: „Die Handlungen des Fahrzeugführers können, insbesondere in den letzten 30 sec. vor dem Zusammenstoß, nicht rekonstruiert werden. Es oblag seiner Verpflichtung, den Fahrweg während der Fahrt zu beobachten. Aufgrund zahlreicher Aufgaben zur Beobachtung von technischen Einrichtungen, die der gleichzeitigen Beobachtung

des Fahrweges entgegenstehen, kann zweifelsfrei weder festgestellt werden, dass die Verpflichtung zur Beobachtung des Fahrweges objektiv vernachlässigt wurde, noch kann dieses ausgeschlossen werden; im letztgenannten Fall wäre dies als sekundäre Ursache zu werten.“¹⁶

Die Feststellungen des Eisenbahnbundesamtes zum Unfallhergang hat sich das Landgericht Osnabrück für die Urteilsfindung in den eingeleiteten Strafverfahren zu eigen gemacht. Dabei hat die 10. Große Strafkammer daraus, dass die Betriebsvorschriften für die TVE das Setzen der Fahrwegsperrung bei Personenbeförderung nicht eindeutig genug vorgeschrieben haben, auf ein Organisationsverschulden erkannt und gegen zwei Betriebsleiter empfindliche Geldstrafen verhängt; wegen der mangelnden Eindeutigkeit der Betriebsvorschriften wurden die Freiheitsstrafen gegen den ersten und zweiten Fahrdienstleiter als Bewährungsstrafen ausgesprochen und jeweils mit einer Geldauflage verbunden.¹⁷

Die Transrapid-Idee versprach mit dem schnellen Schweben eine neue Art der Beweglichkeit und war damit etwas, was irgendwie faszinierte, ja Begeisterung wecken konnte. Das zeigen die Besucherzahlen. Bis 1990 waren es 21000, von 1991 bis 1997 174000, im EXPO-Jahr 2000 kamen 79000 und in 2006 bis zum Tag des Unglücks waren es schon 66742 Besucher, die im Transrapid mitgefahren sind; insgesamt erlebten 572929 TVE-Besucher eine „Schwebefahrt“ in den Transrapid-



*Ort der Erinnerung: Das Mahnmal aus Sandstein; Symbolik für zerrissene Lebensbande
(Beide Fotos: Steffen Jungeblut, Oldenburg)*

fahrzeugen 06, 07 oder 08.¹⁸ Das Transrapid-Projekt aber hatte von Anfang an den Zeitgeist gegen sich. Es begann schon damit, dass für die technische Erprobung lange nach einem geeigneten Standort gesucht werden musste, bis dieser schließlich im Emsland gefunden wurde. Danach, als die Erfindung technisch ausgereift war, scheiterten alle Versuche, die neue Technologie für den spurgeführten Zugverkehr hierzulande einzusetzen. Ein konkreter Bedarf dafür ließ sich im Eisenbahnland Deutschland nicht ausmachen. Aber ohne deutsche Anwendungstrecke war die Alltagstauglichkeit des Transrapid nicht nachzuweisen. Vom Sonderfall Shanghai einmal abgesehen, war damit seine weltweite Vermarktung durch die Magnetbahnindustrie faktisch nicht möglich. Die Planungen, die für eine Realisierung des Transrapid-Verkehrssystems in Deutschland entwickelt wurden, erschienen daher immer auch industriepolitisch initiiert – und widersprachen damit sofort dem Zeitgeist, dem eine unterbewusst empfundene Technologiefeindlichkeit und Industrieferne durchaus eigen war und der sich gern in der Ablehnung großer Infrastrukturprojekte artikulierte. Sodann wird man davon ausgehen dürfen, dass die Investitions- und Betriebskosten stets sicher gerechnet, das heißt hoch angesetzt wurden, während sich die zu erwartenden Einnahmen nur schwer abschätzen ließen. Die Furcht, in eine Kostenfalle zu geraten, trug dazu bei, das Akzeptanzproblem des Transrapid weiter zu verschärfen. Fast schon erwartungsgemäß wurde dann auch im März 2008 aus Kostengründen die Absicht aufgegeben, in München eine Transrapid-Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Flughafen zu bauen. Damit waren alle Versuche, in Deutschland eine Magnetbahn als öffentliches Verkehrsmittel zu installieren, gescheitert. Dies führte Ende 2011 auch zur Stilllegung der TVE. Stillgelegt lasten die Stützen und Pfeiler, wirkt das Betonband des Fahrweges bedrückend in der Landschaft.

Anmerkungen

- 1 Der Verfasser hat s. Zt. die Herstellung des Kreuzes für den Landkreis Emsland beauftragt.
- 2 Kreisarchiv Emsland (künftig KrAEL) Rep 1 Nr. 830, Hannoversche Allgemeine Zeitung (künftig HAZ) vom 29.09.2006.
- 3 KrAEL Rep 1 Nr. 830, HAZ vom 23.09.2006.
- 4 Gerd Hugenberg, 10 Jahre Versuchsarbeit auf der Transrapid Versuchsanlage Emsland. In: Jahrbuch des Emsländischen Heimatbundes 41, 1995, S. 25.
- 5 Ebd., S. 25 f.
- 6 Daten und Fakten zum Transrapid und zur TVE unter www.wikipedia.org/wiki/Transrapid und www.wikipedia.org/wiki/Transrapid-Versuchsanlage_Emsland (aufgerufen am 23.07.2015).
- 7 Aus der Aufzeichnung des Funkverkehrs, KrAEL Rep 1 Nr. 830, HAZ vom 25.09.2006.
- 8 Die Akten sind im Bestand Rep 1 des Kreisarchivs Emsland archiviert. Einzelne Stücke unterliegen aber noch der allgemeinen Schutzfrist von 30 Jahren und sind deshalb nicht uneingeschränkt benutzbar.

- 9 KrAEL Rep 1 Nr. 830, Ems Zeitung (künftig EZ) vom 23.09.2006.
- 10 Ebd.
- 11 Ebd.
- 12 KrAEL Rep 1 Nr. 830, EZ vom 25.09.2006.
- 13 KrAEL Rep 1 Nr. 831, Meppener Tagespost vom 28.09.2006.
- 14 Besuchsprogramm des Bundespräsidialamtes, KrAEL Rep 1 Nr. 831.
- 15 Untersuchungsbericht des Eisenbahnbundesamtes (EBA), zitiert nach der Drucksache 15/4020 des Niedersächsischen Landtages, S. 72 f. (www.landtag-niedersachsen.de/drucksachen_wahlperiode_15, aufgerufen am 23.07.2015).
- 16 Ebd., S. 73.
- 17 Bericht über das Urteil des Landgerichts Osnabrück vom 23.05.2008, KrAEL Rep 1 Nr. 830, EZ vom 24.05.2008.
- 18 Untersuchungsbericht des EBA (wie Anm. 15), S. 19.