



22. September 2006: Mit 170 Stundenkilometern rast der Transrapid auf einen Reinigungswagen. Dort, wo die Fensterfront abknickte, saß Horst Reiners. Foto: dpa

# Die Katastrophe in ihnen

Vor einem Jahr starben 23 Menschen auf einer Testfahrt mit dem Transrapid – zwei Überlebende berichten

Von Marc Widmann

In der Sekunde vor dem Aufprall hörte Horst Reiners einen fürchterlichen Schrei. Von vorne gellte er durch den Transrapid, wahrscheinlich war es der Lokführer, der im letzten Moment aus dem Fenster geschaut hatte und den 60 Tonnen schweren Werkstattwagen entdeckte, mitten auf der Strecke. „Und im selben Moment hat es auch geknallt“, sagt Horst Reiners.

Auf den Schrei folgte der Krach von berstendem Glas und Metall, so laut und unvergesslich, dass er sich noch heute bei jedem Gewitterdonner die Ohren zuhalten muss. Nach einer Ewigkeit herrschte Stille. Reiners wischte sich mit dem heil gebliebenen linken Arm die Splitter aus den Augen. Im Nachhinein wünscht er sich, er wäre bei dem Aufprall bewusstlos geworden. Dann hätte er die Szenen im Inneren des deutschen Wunderzuges nicht sehen müssen an diesem 22. September 2006 in Lathen. Dann könnten sie ihn auch nicht bis heute verfolgen.

Rechts neben Reiners' Fensterplatz in der Mitte des ersten Waggons hatte einer seiner RWE-Kollegen gesessen. Der Mann hatte ihm sogar noch höflich den Vortritt ans Fenster gelassen. „Das war die Sekunde, die über mein Leben entschieden hat“, sagt Reiners. Plötzlich war der Nachbar verschwunden, mit ihm der ganze Sitz. Nur noch Trümmer türmten sich auf, und von oben sickerte Diesel aus dem zerrissenen Tank des Werkstattwagens, „wie aus einer Dusche“.

## Ein tödlicher Fehler

Mit 170 Stundenkilometern hatte der Transrapid das Hindernis gerammt. Die Magnetbahn quetschte sich unter den Reinigungswagen, hob ihn an, schleifte ihn knapp 400 Meter mit. Der Wagen rasierte das Dach des Zuges ab, schleppte einen Schuttberg unter sich mit und blieb darauf liegen. In dem kleinen Hohlraum zwischen Putzmaschine und Trümmerberg saß Horst Reiners auf seinem Sitz.

Dann sah er den Qualm. „Ich habe gedacht: Jetzt verbrennst du hier bei vollem Verstand und Bewusstsein.“ Und während er nach einem Ausweg suchte, vering sich sein Blick an den leblosen Körpern, an den „sehr schlimmen Bildern“, wie er sagt.

Mit zehn RWE-Netzplanern aus dem Regionalcenter Nordhorn war Reiners um Viertel vor acht losgefahren zum jährlichen Betriebsausflug. Er war der Einzige, der zurückkehrte. Von den 31 Passagieren der Testfahrt überlebten nur acht – dazu die beiden Männer auf dem Werkstattwagen. Lange Zeit plagten Horst Reiners deswegen Schuldgefühle. „Ich habe mich schuldig gefühlt, dass ich überlebt habe“, sagt der Mann mit dem ergrauten Schnurrbart. Er machte sich Vorwürfe, weil ausgerechnet er den Ausflug mitorganisiert hatte, er sagte sich: „Du hast deine Kollegen zum Tod gefahren, dorthin, wo sie sterben mussten.“

Der tödliche Fehler geschah um 9.53 Uhr im Leitstand der Versuchsstrecke. Der erste Fahrdienstleiter, ein erfahrener Mitarbeiter, gab dem Zugführer des Transrapids per Funk die Freigabe zum Start. Den an Stütze 120 wartenden Werkstattwagen, der wie jeden Morgen die Trasse von Ästen und Schmutz befreit hatte, übersah er. Auch hatte er versäumt, die elektronische Fahrwegssicherung einzuschalten, sie hätte die Strecke technisch gesperrt. Nach dem Unfall beging der 58-Jährige einen Selbstmordversuch. Er ist noch immer in psychiatrischer Behandlung, sagt sein Anwalt.

Ein Prozess wird ihm aber nicht erspart bleiben. Die Staatsanwaltschaft Osnabrück erhob Anklage wegen fahrlässiger Tötung in 23 Fällen. Auch der Betriebsleiter der Betreiberfirma IABG und sein Vorgänger werden sich vor Gericht verantworten müssen, weil sie laut Anklage nicht dafür sorgten, dass die Sperre regelmäßig aktiviert wurde.

Vielleicht spielte auch Hektik eine verhängnisvolle Rolle an diesem Morgen. Mehrere Augenzeugen berichten, dass der Transrapid verspätet zur Testfahrt abgefahren sein soll, die nächsten Passagiere warteten schon am Bahnsteig. Von einer Versuchsstrecke hatte sich die Trasse immer mehr zur Touristenattraktion entwickelt, Zehntausende Besucher führen jedes Jahr mit der Schwebebahn – ein lukratives Zusatzgeschäft für die Betreiber.

Die Überlebenden hätten also allen Grund, wütend zu sein. Marita Frerichs sitzt in ihrem Haus bei Papenburg, ist noch immer krankgeschrieben und leidet an manchen Tagen unter „tierischen Rückenschmerzen“. Doch Wut hegt die

32-Jährige keine. „Dann ändert sich auch nichts“, sagt die Krankenschwester ruhig. Sie wünscht sich sogar, dass der Transrapid so schnell wie möglich wieder fährt. „Es bringt doch nichts, wenn jetzt noch andere Existenzen bröckeln.“

Viele im Emsland kennen Mitarbeiter der Versuchsstrecke. So lange der Transrapid nicht wieder fahren darf, sind sie auf Kurzarbeit und ihre Jobs bedroht. Horst Reiners verteidigt den Hightech-Zug noch deutlicher als Marita Frerichs: „Wenn wir beim ersten Autounfall die Produktion eingestellt hätten, müssten wir jetzt in den Stall gehen und Pferde füttern.“ Nicht nur Bürgermeister und Landrat stehen hinter dem Unglückszug, auch die Überlebenden, die ihr Leben nur einem Zufall verdanken.

Ein paar Sekunden vor dem Knall ist Marita Frerichs aufgestanden. Sie hat ihren Platz in der späteren Todeszone verlassen und wollte in die letzte Reihe zu ihrem Chef. Dort kam sie nie an. Als sie wieder erwachte, lag sie im Gang, eingeklemmt zwischen zwei Sitzen. 80 Grad heißes Hydrauliköl tropfte ihr aus den zerfetzten Leitungen des Werkstattwagens ins Gesicht, ein Lungenriss und der Qualm nahmen ihr den Atem. „Ich habe mich selbst zur Ruhe gerufen, damit ich nicht in Panik gerate“, sagt sie.

Acht Mal ist sie seither operiert worden. Wenn sie an ihre Zukunft denkt, packt die Krankenschwester „leichte Existenzangst“, wie sie sagt: „Für meinen Beruf sehe ich schwarz.“ Immerhin kann sie dank einer Traumatherapie wieder Zug und Auto fahren. Zuvor hatte sie bei roten Ampeln oder Bremslichtern häufig Panik bekommen: „Bremsen!“, schrie sie dann. Heute kann sie lächeln, wenn sie sagt: „Ich hab' die Leute wahnsinnig gemacht, die mich gefahren haben.“

## Neue Gesichter im alten Büro

Horst Reiners sieht wieder gesund und sportlich aus in gestreiftem Hemd und Jeans, in seinem Haus in Meppen. Mittlerweile fährt er jeden Tag zur Arbeit in seine alte Abteilung, wo seit dem Unfall neue Kollegen sitzen. Der Wiedereinstieg ist ihm schwergefallen im alten Büro mit den neuen Gesichtern. An den ersten Tagen, bei einer alltäglichen Diskussion, hielt er es kaum aus. „Ich habe gedacht: Leute, was macht ihr hier! Es sind zehn eurer Kollegen gestorben und ihr diskutiert über Kleinigkeiten.“

In der ersten Zeit wussten auch die Mitarbeiter nicht, wie sie mit ihm umgehen sollten. Die Unsicherheit wich mit jedem Tag, „die Arbeit tut mir gut“, sagt Reiners, „zu Hause habe ich mir nur immer überlegt, warum ich gerade zu Hause bin“. Und nach einiger Zeit, als der Unglückszug schon nicht mehr auf der Strecke stand, ging Reiners noch einmal zum Unfallort und nahm Abschied von seinen Kollegen. „Das war, wie wenn eine Last von mir abfiel.“

An diesem Wochenende, wenn die Lokalpolitiker und Bundesminister zum Gedenkgottesdienst unter freiem Himmel nach Lathen strömen, fährt Reiners mit seiner Familie weit weg. Bei der Feier am neu aufgestellten Gedenkstein würden nur die alten Bilder wieder hochkommen, „das bringt nichts“, sagt er.

Wie frisch seine Wunde noch ist, merkt er jeden Tag in seinem Wohnzimmer. Auf der Kommode liegen die Fotos seines Sohnes, die er an jenem Tag im Geldbeutel hatte. Horst Reiners kann sie ansehen, aber an ihnen riechen kann er bis heute nicht. Für ihn tragen sie noch immer „den Unfallgeruch“, den er so lange nicht aus der Nase bekam: diese Mischung aus Hydrauliköl, Diesel und verschmorten Kabeln.



Krankenschwester Marita Frerichs überlebte das Unglück. Foto: Widmann