



2. Juli 2002 kurz nach Mitternacht: Bei Aufkirch löschen Feuerwehrleute aus Überlingen den brennenden Flügel der russischen Tupolew. Was zum damaligen Zeitpunkt nicht klar war: Der Tank enthielt 4000 Liter Flugbenzin.

BILD: DIRK DIESTEL



Sekunden nach dem Zusammenprall zeigen sich drei brennende Wrackteile am Himmel.

BILD: GRAF-STANULLA



Das abgerissene Cockpit der DHL-Maschine fiel bei Taisersdorf vom Himmel. BILD: DIESTEL

Jahrestag

Wie in den Jahren zuvor kommen auch an diesem 1. und 2. Juli 2017 Hinterbliebene nach Überlingen. Federführend ist der Verein „Brücke nach Ufa“, der sich nach der Flugzeugkatastrophe in Überlingen und Owingen sowie in Ufa (Baschkirien) gegründet hat. Geplant ist ein Empfang für die etwa 100 russischen Gäste und Regierungsvertreter. Eine öffentliche Veranstaltung am Abend des 1. Juli gilt dem Andenken der Opfer. Dabei werden an der Gedenkstätte Brachenreuthe zur Unglückszeit (23.35 Uhr) die Namen der Opfer verlesen. Es folgt eine Schweigeminute. Ebenso wird es an der Absturzstelle der DHL-Frachtmaschine bei Taisersdorf eine kleine Gedenkveranstaltung für die beiden Piloten der Maschine geben. Die Hinterbliebenen werden zudem persönlich Abschied nehmen an den Fundorten der sterblichen Überreste ihrer Liebsten. Geplant ist zudem ein Konzert des Kulturvereins Friedrichshafen.



Ein Amateurvideo über das Flugzeugunglück über dem Bodensee
www.sk.de/exklusiv

Die Tragödie ist gegenwärtig

Überlingen und Owingen entgingen am 1. Juli 2002 nur knapp einer Katastrophe. Was Anwohner und Helfer heute empfinden

VON NILS KÖHLER

Der Knall, der Feuerball, der Kerosin Geruch, das alles hat sich Erika und Berthold Grundler bis heute tief ins Gedächtnis gebrannt. Sie wohnen in Aufkirch, einem Ortsteil im Norden Überlingens, der in der Nacht vom 1. auf den 2. Juli 2002 nur knapp der Katastrophe entging. Erika Grundler hörte „diesen Wahnsinnsknall“, dann sah sie den Feuerball und beobachtete mit ihrem Mann zusammen am Fenster, „wie drei Teile brennend durch die Luft flogen – zwei in Richtung Norden, eines bewegte sich auf uns zu.“ Es habe gebrüllt wie ein Ofen, der nach Luft japst, sagt Berthold Grundler, im Spiegelschrank vibrierte das Geschirr. Ein Flügelteil mit 4000 Litern Kerosin rammte sich in ein Maisfeld, nur wenige Hundert Meter entfernt.

Auf der Straße eilten erste Schaulustige – einige mit Kindern auf dem Rücken – in Richtung des brennenden Wrackteils. Es folgten bald schon Hubschrauber der Bundeswehr, die die Felder mit Scheinwerfern absuchten, und Soldaten klingelten und fragten, ob sie den Garten nach Trümmerteilen durchforsten dürften. Unten auf dem Bodensee fuhren immer mehr Schiffe mit Scheinwerfern. „Es war eine gespenstische Ruhe in den folgenden Tagen, wir kamen nur mit einem Ausweis durch die Absperrungen zu unserem Haus, in dem es noch tagelang nach unverbranntem Kerosin roch.“

Klar wurde Erika Grundler das Ausmaß der Gefahr erst am nächsten Tag. „Ein Spaziergänger schüttelte mir die Hand und gratulierte.“ Er habe den riesigen Feuerball von seinem Balkon am Überlinger Krankenhaus aus beobachtet und geschockt seiner Frau gesagt: Aufkirch sei jetzt womöglich ausdiert. „Da wurde mir bewusst, welches



Sie sind heute dankbar, dass es nicht schlimmer kam: Erika und Berthold Grundler aus Aufkirch erleben das Flugzeugunglück vor 15 Jahren mit. Wenige Hundert Meter von ihrem Haus entfernt bohrte sich eine brennende Tragfläche in ein Maisfeld.

BILD: NILS KÖHLER

Glück wir Überlinger hatten“, sagt Erika Grundler, die damals erst Stunden zuvor Tschernobyl-Kinder aus Kiew verabschiedet hatte, die zur Erholung am Bodensee waren. Noch heute bewegt sie der Gedanke, dass an jeder Absturzstelle ein Wegkreuz steht: wie ein Schutz vor Schlimmerem. Wenn sie mit ihrem Mann bei Brachenreuthe spazieren geht, suchen sie regelmäßig die Gedenkstätte auf – die großen



„Überlingen steht heute in einer Reihe mit dem ICE-Unglück von Eschede und Donaueschingen.“

Christian Gorber, damals Pressesprecher der Feuerwehr Überlingen

silbernen Kugeln an einem Draht, die eine zerrissene Kette symbolisieren. „Eine gelungene Stätte“, findet Berthold Grundler. An ihrem Haus in Aufkirch klingeln immer wieder Fremde und fragen – manchmal auf russisch – wo die Gedenkstätte steht. Und manchmal stehen Busse dort oben, deren Insassen um den Gedenkstein mit den Namen der 71 Opfer stehen. „Vergessen werde ich das alles nie“, sagt Erika Grundler.

Der Überlinger Christian Gorber, der in der Unglücksnacht als einer der ers-

ten Feuerwehrleute am Wrackteil der russischen Tupolew ankam, in dem sich – was er damals nicht wusste – noch Körper von Absturzopfern befanden, hat das Unglück trotz der großen Tragik heute bewältigt, wie er sagt. Mit dem Besuch der Gräber von Opfern auf dem Friedhof im baschkirischen Ufa habe sich für ihn das Ereignis gerundet.

Die Stunden und Tage nach der Katastrophe hat er, damals Pressesprecher der Überlinger Feuerwehr, noch heute lebhaft vor Augen. Das ganze Ausmaß wurde ihm und seinen Kameraden erst im Laufe des nächtlichen Einsatzes bewusst. „Als ich meine Fotos vom Unglücksort nachts im Feuerwehrhaus, wo sich der Stab befand, mit einem Tintenstrahler ausdrückte, waren alle schockiert“, sagt Gorber.

Die stärkste Belastung für die zeitweise über 1500 Einsatzkräfte war die Suche und Bergung der Leichen, unter denen 49 Kinder waren. Ein Mitglied der Rettungsteams offenbarte ihm später, der Leichengeruch sei nur schwer zu ertragen gewesen. Und ein ehemaliger Sanitäter offenbarte Gorber nach einem Vortrag einmal, daß er sich stets an den Einsatz erinnere, wenn er an der Tankstelle steht und seinen Wagen betankt, weil der Geruch von Diesel dem von Kerosin so ähnlich ist.

Zehn Jahre später sprach auch ein Polizeibeamter aus Friedrichshafen erst-

mals öffentlich über seinen Einsatz. Für ihn und seine Kollegen sei es ein Schock gewesen, als sie am 2. Juli 2002 den fast unverehrt scheinenden Körper eines toten Mädchens fanden. Das war die Tochter Vitali Kalojews, eines Bauingenieurs aus Ossetien, der bei dem Unglück seine Frau und beide Kinder verloren hatte. Der Mann, der später den Fluglotsen töten sollte, gehörte zu den ersten Angehörigen, die an der Unglücksstelle nur Stunden später eintrafen. Eine positive Folge der Katastrophe ist, dass Feuerwehr und Rotes Kreuz in den Folgejahren eine Notfall-Nachsorge aufbauten. Denn Helfer wurden früher häufig allein gelassen mit ihren traumatischen Erlebnissen nach einem schweren Einsatz. Und die können zu verheerenden körperlichen und seelischen Erkrankungen führen, wenn sie nicht erkannt und behandelt werden. So nahm sich nach dem Busunglück bei Donaueschingen im Jahr 1992 mit 20 Toten später ein Helfer das Leben, weil er mit dem, was er gesehen hatte, nicht fertig wurde. „Überlingen steht heute in einer Reihe mit dem ICE-Unglück von Eschede und Donaueschingen“, sagt Gorber.

Es sei ein Glücksfall gewesen, dass damals der inzwischen überregional bekannte Notfallseelsorger Pfarrer Edwin Müller, der heute die Seelsorge-Einheit Heuberg leitet, seinen Löschzug betreute. Müller sorgte dafür, dass die Erlebnisse auch innerhalb der Gruppe besprochen und verarbeitet wurden. „Er legte einmal einen Stapel seiner Visitenkarten ins Florianstüble, die waren kurze Zeit später alle weg.“

Statistiken über psychische Probleme nach schweren Rettungseinsätzen gäbe es bei der Feuerwehr so nicht, sagt Gorber, der selbst über mehrere Jahre in der Nachsorge tätig war. Dieser Bereich ist nach wie vor ein Stiefkind in der Notfallversorgung. Er wünschte sich eine verlässliche Finanzierung für diesen Bereich, weil man so vermeiden kann, dass aus selbstlosen Helfern schnell auch Opfer werden. „Da ist noch ein bisschen Luft nach oben“, sagt er.

Die Katastrophe und ihre Folgen

Das Flugzeugunglück über dem Bodensee am 1. Juli 2002 mit 71 Toten hat die Luftfahrt, Polizei, Anwälte und Gerichte über Jahre beschäftigt. Eine Übersicht:

➤ **2. Juli 2002:** Bei der Suche nach Wrackteilen und Opfern sind in den Tagen nach dem Absturz bis zu 1250 Beamte beteiligt. Es ist der bundesweit größte Polizeieinsatz dieser Art.

➤ **27. Juni 2003:** Die Schweizer Flugsicherung Skyguide, Deutschland und die Schweiz bilden einen gemeinsamen Entschädigungsfonds. Berlin und Bern zahlen je zehn Millionen US-Dollar ein, die Summe von Skyguide wird nicht genannt.

➤ **24. Februar 2004:** Der Fluglotse der Unglücksnacht wird an seinem Wohnort in Zürich-Kloten erstochen. Der 36-jährige Däne war nach der Katastrophe suspendiert worden, blieb aber Skyguide-Angestellter.

➤ **26. Februar 2004:** Als Tatverdächtiger wird Vitali Kalojew aus der russischen Teilrepublik Nordossetien festgenommen, der seine Familie bei dem Unglück verlor.

➤ **3. Mai 2004:** In Überlingen wird eine Gedenkstätte für die 71 Todesopfer eingeweiht.

➤ **19. Mai 2004:** Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU/Braunschweig) nennt in ihrem Abschlussbericht technische Mängel sowie menschliche Fehler bei Skyguide und in der russischen Unglücksmaschine als Ursachen des Zusammenstoßes.

➤ **26. Oktober 2005:** Das Obergericht des Kantons Zürich verurteilt Vitali Kalojew wegen vorsätzlicher Tötung des Lotsen der Unglücksnacht zu acht Jahren Zuchthaus.

➤ **März 2015:** Nach zahlreichen Prozessen gegen Deutschland, gegen Mitglieder der Flugsicherung Skyguide, gegen die Bashkirian Airline und gegen den TCAS-Hersteller Honeywell geht einer der letzten Prozesse zugunsten von Hinterbliebenen im Spanischen Barcelona zu Ende. (dpa)



Das Heck der russischen Verkehrsmaschine fiel nur wenige Hundert Meter von der Camphill-Schulgemeinschaft in Brachenreuthe auf einen Weg. BILD: DIESTEL



Die Namensliste der 71 Todesopfer des Flugzeugunglücks von Überlingen bei Brachenreuthe. Auf zwei Tafeln stehen ihre Namen in deutsch (links) und russisch (rechts). Darüber eine Karte mit dem Weg der beiden Flugzeuge in der Nacht des 1. Juli 2002. BILD: KÖHLER



Ministerpräsident Erwin Teufel (Mitte) im Jahr 2002 im Gespräch mit seinem baschkirischen Amtskollegen Murtasa Rachimow. Rechts Überlingens Bürgermeister Volkmar Weber. BILD: DIRK DIESTEL