90 Minuten im Dunkeln

Zwei Jungen spielen auf Bahngleisen, ein Güterzug erfasst sie. Beim Rettungseinsatz läuft fast alles schief. Der Notarzt, der das aufdeckt, wird kaltgestellt. Rekonstruktion einer Tragödie.

Von Annika Fischer, Oliver Hollenstein und Heinz-Dieter Schäfer, Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.09.2025

Fadi El-Jaddouh lässt das silberne Spielzeugauto gegen seine Hand prallen. „Wenn ein Unfall passiert ist, sucht man vor dem Fahrzeug, nicht kilometerweit entfernt“, sagt er und schaut auf seinen Sohn.

Der Unfall, den El-Jaddouh beschreibt, ereignet sich an einem nasskalten Februarabend in Recklinghausen. Nicht mit einem Auto, sondern mit einem mehr als 600 Meter langen Güterzug. Dieser erfasst zwei Kinder: Der zehnjährige Yasin (Name geändert) stirbt sofort, der neunjährige Amir überlebt nur knapp.

Fadi El-Jaddouh ist Amirs Vater. „Mein Sohn hatte zehn Engel bei sich“, sagt er. El-Jaddouh ist überzeugt: Die Rettungskräfte haben Amir damals zu spät gefunden. Erst 90 Minuten nach dem Aufprall entdecken sie ihn, leise wimmernd, seitlich neben dem dritten Waggon des Autotransporters, mit offenem Schädelbruch. Bis dahin hatten die Einsatzkräfte an der völlig falschen Stelle gesucht, einen guten Kilometer entfernt.

Nach zweieinhalb Jahren sind über Amirs rechtem Ohr wieder Haare gewachsen. Darunter sind die Narben trotzdem zu sehen. Amir ist heute zwölf. Er hat wieder sprechen und laufen gelernt. Eigentlich müsste er eine Brille und ein Hörgerät tragen, ein Ohr ist nahezu taub. Doch er mag nicht. Vor seinem Unfall war Amir ein talentierter Fußballer, heute kann er nicht mehr spielen, er schwitzt sofort, fällt leicht. Aber Amir gibt nicht auf: Er versucht ein wenig zu dribbeln, ein paar Schüsse – er möchte unbedingt wieder besser werden.

Für Fadi El-Jaddouh ist das schwer anzuschauen. Es schmerzt ihn, seinen Sohn so zu sehen. Bis heute macht er sich Vorwürfe, nicht besser auf ihn aufgepasst zu haben.

Elmar Segbers beschäftigt jener Donnerstag im Februar 2023 ebenfalls bis heute. Dr. Segbers traf damals als erster Notarzt bei Amir ein. Er hadert, weil er Amirs Freund Yasin nicht retten konnte. Der Einsatz war katastrophal, die Feuerwehr habe fatale Fehler gemacht, findet Segbers. In Recklinghausen darf er deswegen nicht mehr als Notarzt arbeiten.

Und auch Chris Fürstenberg lässt die Vergangenheit bis heute nicht los. Er war damals der erste Notfallsanitäter, der Amir versorgte. „Das war der schlimmste Einsatz meines Lebens“, sagt Fürstenberg. Auch er arbeitet inzwischen nicht mehr in Recklinghausen.

Die Behörden halten den Fall dagegen für abgeschlossen. Die Staatsanwaltschaft hat die Ermittlungen eingestellt; Dienstaufsichtsbeschwerden wurden abgewiesen. Stadt, Kreis, Bahn, Feuerwehr und Polizei betonen, ihre Einsatzkräfte hätten richtig gehandelt. Alles sei aufgearbeitet und abschließend geklärt.

Wie können Eindrücke so unterschiedlich sein?

Diese Zeitung hat über Monate recherchiert, Hunderte Seiten Akten und Protokolle gesichtet, mit beteiligten Stellen und Einsatzkräften gesprochen sowie Fachleute um Einordnung gebeten. Entstanden ist die minutiöse Rekonstruktion eines Einsatzes, den selbst wohlwollende Beteiligte als „sehr unglücklich“ bezeichnen – und ein Blick auf eine zweifelhafte Aufarbeitung. Was geschah an jenem Abend im Februar 2023? Und warum wirkt er bis heute nach?

Teil 1: Der Einsatz

Der 2. Februar 2023 ist ein trüber Wintertag in Recklinghausen: Es ist sieben Grad kalt, neblig, es nieselt. Amir hat sich mit seinem zehnjährigen Freund Yasin verabredet, sie spielen in der Wohnung von Amirs Eltern Verstecken. Amirs Vater hat an diesem Tag Kopfschmerzen und ruht sich im Schlafzimmer aus.

Am späten Nachmittag klopft Amir bei ihm an: Beim Spielen sei die Klinke der Küchentür abgefallen, Yasin in der Küche eingeschlossen. So wird es El-Jaddouh später

erzählen. Amirs Vater steht auf, befreit Yasin. Streng sagt er zu den Jungen: „Ihr seid frech!“ Dann schickt er sie ins Wohnzimmer und legt sich wieder hin.

Die Jungen aber bleiben nicht im Wohnzimmer, sie schleichen aus der Wohnung. So wird Amir es später erzählen. Familie El-Jaddouh wohnt nicht weit entfernt vom stillgelegten alten Ostbahnhof in Recklinghausen; der Garten grenzt direkt an den Bahndamm. Die Jungen gehen zur nahegelegenen Bushaltestelle, über einen Trampelpfad klettern sie den Bahndamm hinauf.

Amirs Vater hat seine Kinder oft gewarnt, wie gefährlich die Bahnschienen sind. Doch die Strecke wird nicht mehr häufig befahren, und in den verfallenen Mauern des alten Güterbahnhofs spielen regelmäßig Kinder aus der Nachbarschaft.

Yasins Mutter hat ihrem Sohn gesagt, er soll um 18 Uhr zu Hause sein. Der Zehnjährige ruft noch einmal an, fragt, ob er später kommen dürfe, doch seine Mutter bleibt dabei: 18 Uhr.

Der Unfall

Um 17.22 Uhr ist in Recklinghausen die Sonne untergegangen, um 17.36 Uhr bekommt Marek Kalinowski (Name geändert) in Marl-Sinsen das Abfahrsignal. Der 44-jährige Lokführer soll nach Frankfurt (Oder) fahren. Seine fast 40 Jahre alte, rote Elektrolok zieht 18 gelbe Waggons, auf denen sonst Autos transportiert werden. An diesem Tag ist der Zug leer.

Um 17.45 Uhr sieht ein Jogger in der Nähe von Amirs Elternhaus zwei Jungen auf den Gleisen laufen. Das wird er später der Polizei berichten. Er erkennt Yasin, den er flüchtig kennt. Die beiden Jungen spielen auf den Gleisen Verstecken, so wird es Amir erzählen. Als sie wieder zurück auf der Straße unterhalb des Bahndamms sind, bemerkt Yasin, dass er sein Handy verloren hat. Die Jungen klettern über den Trampelpfad zurück auf die Gleise und suchen nach dem Telefon.

Marek Kalinowski passiert etwa zu dieser Zeit, um kurz vor sechs, den Hauptbahnhof Recklinghausen mit der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 40 Stundenkilometern. Hinter dem Bahnhof könnte er die Geschwindigkeit auf 60 Stundenkilometer erhöhen – doch das tut er nicht. In einer langgezogenen Linkskurve, so wird es Kalinowski später der Polizei berichten, nimmt der Lokführer in einiger

Entfernung einen dunklen Fleck auf den Gleisen wahr. Zunächst hält er ihn für einen Busch. Doch dann erkennt er, dass zwei Menschen im Gleis stehen und sich zu ihm umdrehen.

Kalinowski leitet eine Vollbremsung ein. Er hört einen dumpfen Knall, spürt ein Holpern. Gut 300 Meter weiter, so schätzt er, kommt der Zug zum Stehen.

Amirs Vater Fadi El-Jaddouh hört im Haus das Kreischen der Bremsen. Metall auf Metall. Er hört, wie die Waggons knallend aneinanderschlagen. Doch er weiß nicht, was sich wenige Hundert Meter weiter ereignet – und was es mit seinem Sohn zu tun hat.

Die Alarmierung

Als der Zug steht, ruft Kalinowski die Notfallnummer der Bahn an, er landet in der Einsatzzentrale in Duisburg. Was er den Beamten genau sagt, möchte die Bahn nicht verraten. Klar ist, dass die Bahnleitstelle Duisburg anschließend die Leitstelle der Bundespolizei in Dortmund informiert. Um 18.01 Uhr schickt die Bundespolizei einen Streifenwagen zum Streckenabschnitt 2224, Bahnkilometer 1,3. Der gemeldete Einsatzort ist mehr als einen Kilometer vom Standort der Lok entfernt. In der ersten Meldung sei nur von einem Schlag die Rede gewesen, wird die Bundespolizei später erklären; man sei von einem Ast oder einem Stein ausgegangen.

Einige Minuten später meldet sich die Bahn erneut bei der Bundespolizei. Der Lokführer habe vor dem Schlag zwei dunkel gekleidete Kinder in Gleisnähe gesehen. Um 18.07 Uhr sperrt die Bahn die Strecke. Eine Minute später ruft die Bahnleitstelle die Kreisleitstelle der Feuerwehr in Recklinghausen an: Es habe möglicherweise einen Personenunfall gegeben, die Strecke sei gesperrt, die Lok stehe im Bahnhof Recklinghausen-Ost.

Um 18.11 Uhr alarmiert die Leitstelle Feuerwehr und Rettungsdienst. Mehr als zehn Minuten sind vom Unfall bis zur Alarmierung vergangen. In der Hauptfeuerwache Recklinghausen funktionieren Gong, Licht und automatische Durchsage an diesem Tag nicht. Andreas Lenk (Name geändert) ist als ranghöchster Feuerwehrmann im Dienst, der sogenannte B-Dienst. Er ist schon lange Feuerwehrmann, aber erst vor einigen Monaten hat er die Ausbildung zum Führen großer Einsätze absolviert. Lenk macht eine

Durchsage per Lautsprecher in der Wache, dann rückt der Rüstzug für Technische Hilfe aus. Auch ein Notarzt sowie zwei Rettungswagen werden alarmiert.

Die Suche

Um 18.14 Uhr, etwa 15 Minuten nach dem Unfall, ist die Feuerwehr am Bahnübergang Hubertusstraße. Einsatzleiter Lenk sieht zwei Bundespolizisten, die in einiger Entfernung offenbar die Gleise Richtung Ostbahnhof absuchen. Er selbst hat von seiner Leitstelle die Information erhalten, der Unfall habe sich in der anderen Richtung, etwa 100 Meter Richtung Hauptbahnhof, ereignet.

Was Lenk in diesem Moment nicht weiß: wo die Lok ist. Dass diese mehr als einen Kilometer entfernt in der Nähe des alten Ostbahnhofs steht, hat die Leitstelle nicht an ihn weitergegeben. Lenk weiß auch nicht, dass der Lokführer Kinder gesehen hat. Diese Information hat zu diesem Zeitpunkt nicht einmal die Leitstelle der Feuerwehr erreicht.

Einsätze an Bahnstrecken sind gefährlich: Die Feuerwehr darf die Schienen erst betreten, wenn die Strecke gesperrt ist. Lenk entscheidet, erst mit der Suche zu beginnen, sobald in seinem Einsatzleitwagen die schriftliche Bestätigung der Sperrung vorliegt. Aber das dauert, weil in der Leitstelle offenbar zehn Minuten lang niemand bemerkt, dass die schriftliche Bestätigung schon per Fax angekommen ist – und sie erst dann an die Einsatzstelle weitergeleitet wird.

Im Notarztwagen am Bahnübergang sitzt Elmar Segbers, der später als erster Arzt Amir behandeln wird, und beobachtet das Geschehen. Zwölf Feuerwehrleute und Polizisten zählt er an den Gleisen, ebenfalls wartend. Um 18.23 Uhr, mehr als zwanzig Minuten nach dem Unfall, erhält Einsatzleiter Lenk die schriftliche Bestätigung und schickt nun auch seine Leute zur Suche auf die Gleise Richtung Hauptbahnhof, also in die Gegenrichtung zur Lok. Außerdem lässt er wegen der Dunkelheit Flutlicht aufbauen.

Die Leitstelle prüft inzwischen, ob ein Polizeihubschrauber mit Wärmebildkamera unterstützen kann – doch das Wetter ist zu schlecht. Lenk fordert eine Drohne mit Wärmebildkamera von einer Freiwilligen Feuerwehr an.

Es ist etwa 18.30 Uhr, der Unfall liegt nun eine halbe Stunde zurück. Der Dienstgruppenleiter der Polizei Recklinghausen erreicht die Einsatzstelle. Er tauscht sich mit Lenk aus und ruft die beiden Bundespolizisten zurück, die Richtung Ostbahnhof einige Hundert Meter weit die Gleise abgesucht haben. Sie sind in diesem Moment nicht mehr weit von Amir und Yasin entfernt – doch das wissen sie nicht.

Zu diesem Zeitpunkt, so wird es Lenk später im Einsatzbericht vermerken, ist den Kräften von Polizei und Feuerwehr an der Einsatzstelle immer noch nicht klar, wo die Lok steht. Niemand ahnt, dass die Einsatzkräfte an der völlig falschen Stelle suchen. Um 18.31 Uhr meldet Lenk der Leitstelle: 400 Meter Richtung Hauptbahnhof abgesucht – ohne Ergebnis. Er lässt anfragen, wo eigentlich die Lok steht und ob der Lokführer medizinische Hilfe benötigt. Die Bundespolizei verspricht, sich darum zu kümmern.

Einsatz an der Lok

Notfallsanitäter Chris Fürstenberg vom Deutschen Roten Kreuz hat gerade seine Schicht an der Wache in Recklinghausen angetreten, als sein Melder klingelt. Es ist 18.42 Uhr, fast 45 Minuten nach dem Unfall. Die Bundespolizei hat zwischenzeitlich einen Streifenwagen zur Lok geschickt und festgestellt, dass der Lokführer unter Schock steht.

Fürstenberg und seiner Kollegin ist nicht klar, wohin sie müssen. Am alten Bahngelände entdecken sie den Polizeiwagen. Über einen Reifenstapel und einen Zaun klettern die beiden Sanitäter auf die Gleise. Fürstenberg leuchtet vorne auf die Lok, schaut routinemäßig nach Blutspuren – und sieht auf einem Stahlvorsprung ein Handy liegen. Es gehört nicht dem Lokführer. Das ist ein handfester Hinweis darauf, dass der Zug tatsächlich Menschen erfasst hat.

Fürstenberg klettert in das Führerhaus, das Marek Kalinowski nicht verlassen hat. Es ist kurz vor 19 Uhr, die Kollision rund eine Stunde her. Mehr als einen Kilometer von der Lok entfernt startet die Drohne, findet jedoch nichts.

Notarzt Elmar Segbers beobachtet im Einsatzfahrzeug die Uhr. Sie sind nun mehr als 45 Minuten an der Einsatzstelle, die Zeit rennt. In der Notfallmedizin spricht man von der „Golden Hour of Shock“: Werden Patienten innerhalb der ersten 60 Minuten

nach einer schweren Verletzung gefunden, erhöht sich ihre Überlebenswahrscheinlichkeit massiv.

Segbers ist Oberarzt für Anästhesie und hat in den vergangenen Jahren mehr als 6000 Notarzteinsätze absolviert, darunter waren mehrere Zugunglücke. Was hier vor sich geht, erscheint ihm merkwürdig. Er hat den Eindruck, die Suche wird nicht ernsthaft genug betrieben. Warum werden nicht deutlich mehr Einsatzkräfte alarmiert? Die Stadt wird nachher sagen: Die Kräfte seien ausreichend gewesen, alle Maßnahmen angemessen.

Feuerwehreinsatzleiter Andreas Lenk weiß zu diesem Zeitpunkt immer noch nicht, dass überhaupt der Verdacht besteht, Kinder könnten betroffen sein. Während die Leitstelle der Bundespolizei und die der Polizei Recklinghausen bereits um 18.15 Uhr darüber informiert sind, erfährt die Leitstelle der Feuerwehr erst um 18.37 Uhr davon. Bis heute sagt der für die Leitstelle zuständige Kreis Recklinghausen: Diese Information sei an den Einsatzleiter weitergegeben worden. Die für die Feuerwehr zuständige Stadt Recklinghausen behauptet dagegen, die Einsatzleitung habe erst 45 Minuten später erfahren, dass Kinder betroffen sein könnten.

In der Lok spricht Chris Fürstenberg nun intensiv mit Marek Kalinowski. Dem Lokführer geht es nicht gut, Fürstenberg gibt ihm eine Cola, Kalinowski beginnt, immer mehr Details zu erzählen: Er habe zwei Personen gesehen, ein Gesicht im Scheinwerferlicht. Wie lang dieses Gespräch dauert, weiß Fürstenberg im Nachhinein nicht mehr. Klar ist nur: Um 19.18 Uhr meldet er der Leitstelle, der Lokführer habe ein Gesicht gesehen.

Nachdem den Einsatzkräften an der Lok klar ist, dass der Zug wohl doch eine Person getroffen haben könnte, beginnen Fürstenbergs Kollegin Julia Groß (Name geändert) und die Bundespolizisten, den Zug abzusuchen. Sie teilen sich auf, gehen links und rechts am Zug entlang.

Die Jungen werden gefunden

Einer der Polizisten findet zunächst Yasin, er liegt in Fahrtrichtung rechts unter dem dritten Wagen. Er hat keinen Puls, atmet nicht. Julia Groß beginnt mit Wiederbelebungsmaßnahmen.

Fast zeitgleich findet ein weiterer Bundespolizist nicht weit entfernt auf der anderen Seite des Zuges Amir. Er liegt auf dem Bauch, röchelt, lebt. Ein Polizist holt Fürstenberg aus der Lok. Der Notfallsanitäter eilt nach hinten, zu Amir.

Es ist 19.30 Uhr, anderthalb Stunden nach dem Unfall, die Kinder sind gefunden. Um 19.38 Uhr gibt Einsatzleiter Andreas Lenk den Befehl: Wir bauen am Bahnübergang ab und verlagern alle Kräfte in Richtung Ostbahnhof.

Elmar Segbers ist als Notarzt schon nach dem Auffinden der Jungen vom Bahnübergang zur Lok alarmiert worden. An der Einsatzstelle in der Nähe des Ostbahnhofs sind die Verhältnisse chaotisch. Es ist stockdunkel, nur Taschenlampen beleuchten die Lage, sämtliches Equipment muss aufwändig über den Zaun gebracht werden.

Direkt vor Segbers trifft der zweite Rettungswagen der Feuerwehr ein. Einer der Sanitäter von diesem Rettungswagen teilt ihm mit, dass auf der anderen Seite des Zuges ein weiteres Kind liege, das vermutlich tot sei.

Segbers klettert über den Zug. Es irritiert ihn, dass keiner der Sanitäter vom zweiten Rettungswagen ihn zu Yasin begleitet. Allein, so wird er sich später erinnern, sucht er den Jungen in der Dunkelheit. Er untersucht ihn mit einer Hand, hält in der anderen die Taschenlampe. Der Junge hat schwere Kopfverletzungen, atmet nicht und hat keinen Puls. Trotzdem müsste hier jemand sein, der ihn wiederbelebt, denkt Segbers. Nur ein Arzt darf im Normalfall einen Patienten für tot erklären. Die Ausnahme: Die Verletzungen sind eindeutig so schwer, dass ein Überleben ausgeschlossen ist. Doch das sieht Segbers hier nicht.

Segbers fühlt sich enorm unter Stress, er wägt, so wird er es später in einem Erinnerungsprotokoll des Einsatzes beschreiben, die Überlebenswahrscheinlichkeiten von Yasin und Amir ab und entscheidet sich, die Behandlung voll auf Amir zu konzentrieren.

Er klettert zurück über den Zug. Amir hat ebenfalls eine schwere Schädelhirnverletzung, aber er reagiert. Zwei Bundespolizisten leuchten, der dritte hält tröstend seinen Kopf, Chris Fürstenberg versorgt Amir medizinisch. Die anderen beiden Sanitäter vom zweiten Rettungswagen, so der Eindruck von Segbers, helfen kaum.

Einer telefoniert und versucht ohne Rücksprache, einen Rettungshubschrauber und eine Drehleiter zu organisieren.

Immer noch ist aus Segbers‘ Sicht fast kein medizinisches Material aus den Fahrzeugen geholt worden. Er ist extrem angespannt. Er fordert eine Kleiderschere, um die Jacke von Amir aufzuschneiden. „Haben wir nicht“, antwortet einer der Sanitäter. Segbers schreit nun, so erinnern sich mehrere Zeugen. Es fallen Worte wie „Scheiß Feuerwehr, ich brauche mehr Licht!“ und „Scheiß Rettungssanitäter!“. Segbers entscheidet schließlich, den instabilen Patienten nicht mit der Drehleiter zu retten, sondern auf einer Trage zum Rettungswagen zu bringen.

Die Behörden werden später sagen, alle notwendigen Materialien seien in den Fahrzeugen an der Einsatzstelle vorhanden gewesen. Segbers habe als Notarzt zudem die Einsatzleitung gehabt und die Sanitäter jederzeit anweisen können.

Um kurz nach 20 Uhr, etwa eine halbe Stunde nach dem Auffinden, zwei Stunden nach dem Unfall, liegt Amir im Rettungswagen und wird mit Segbers in die Klinik gefahren. Der Rettungshubschrauber kann wegen des Wetters nicht starten.

Zur selben Zeit erreicht eine zweite Notärztin Yasin. Sie stellt mehrere Schädelbrüche fest und erklärt ihn für tot. Sie wundert sich nicht, dass die Sanitäter die Wiederbelebung angesichts der gravierenden Verletzungen abgebrochen haben.

An der Einsatzstelle verbreitet sich das Gerücht, es seien noch mehr Kinder vermisst. Die Drohne sucht nun noch einmal den gesamten Zug ab, zwei Rettungswagen und zwei Polizei-Hundeführer werden nachalarmiert. Sie werden niemanden mehr finden.

Der Schmerz der Eltern

Als seine Frau am frühen Abend von der Arbeit nach Hause kommt, bemerkt Fadi El-Jaddouh, dass die Kinder nicht mehr da sind. Er sucht sie überall, ihm wird zunehmend flau. Als er zurückkommt, klopft eine Nachbarin ans Fenster. Wann, das lässt sich im Nachhinein nicht mehr rekonstruieren. Sie fragt: „Sind alle Kinder da? Ein Zug soll Kinder erfasst haben.“

In diesem Moment weiß Fadi El-Jaddouh, es geht um Amir und Yasin. Mit nackten Füßen rennt er aus dem Haus, schreit alles heraus, die Wut, die Trauer, den Schock. Die Einsatzstelle ist quasi direkt vor der Haustür der Familie, auf der Straße stehen Dutzende Einsatzfahrzeuge. Im Polizeiprotokoll wird um 20.31 Uhr vermerkt, dass Eltern erschienen sind und zwei Kinder als vermisst gemeldet haben.

In den Familien der Jungen verbreitet sich die Nachricht rasend schnell. Verwandte kommen, für die Polizei wird die Lage immer unübersichtlicher. Irgendwann meldet sie, 20 bis 30 Personen seien vor Ort. Die Stimmung ist aufgeheizt, ein Imam versucht, die Gruppe zu beruhigen.

Als die Polizei an Yasins Wohnung mit seiner Mutter sprechen will, erfahren die Beamten, dass auch sie schon an der Einsatzstelle ist. Inzwischen ist es nach 23 Uhr, und auch Innenminister Herbert Reul (CDU) ist eingetroffen. Im Polizeiprotokoll ist festgehalten, dass er dabei ist, als die Polizisten Yasins Mutter die Todesnachricht überbringen.

Nachbesprechung ohne Notarzt

Chris Fürstenberg und seine Kollegin sind auf dem Weg zurück zur Wache, als das Telefon im Rettungswagen klingelt. Sie werden zu einer Nachbesprechung des Einsatzes eingeladen. Fürstenberg wundert sich, das hat er so noch nie erlebt. Er fragt nach, ob auch Notarzt Segbers eingeladen ist. Das Gegenüber verneint.

Die Nachbesprechung findet auf der Feuerwache statt. Es geht auch um den Streit zwischen Segbers und den Sanitätern, um das Verhalten des Notarztes. Die Stimmung, so werden sich später mehrere Beteiligte im Gespräch mit dieser Zeitung erinnern, wird so hitzig, dass die zweite Notärztin sagt, so dürfe man nicht über einen Kollegen sprechen, der nicht anwesend ist.

Die Stadt wird später erklären, es sei allen Einsatzkräften bekannt, dass nach solch komplexen Einsätzen eine Nachbesprechung stattfinde, eine gesonderte Einladung werde dafür nicht ausgesprochen. Segbers habe ohne Rücksprache seine Schicht beendet. „Einem erfahrenen Notarzt sollte bewusst sein, dass eine solche Nachbesprechung obligatorisch ist.“ Der Tonfall sei außerdem nicht unsachlich gewesen.

Segbers wird sagen, er habe seine Schicht nach der Übergabe Amirs an das Krankenhaus beendet. Sein Fahrer habe das Fahrzeug vorschriftsmäßig bei der Leitstelle abgemeldet. Eine solche Nachbesprechung habe er in den vielen Jahren zuvor bei der Recklinghäuser Feuerwehr noch nie erlebt.

Amir wird bis vier Uhr morgens operiert. Mit Schrauben reparieren die Ärzte seinen Schädel. Um fünf Uhr morgens telefoniert eine Ärztin mit der Polizei. Amir sei sehr schwer verletzt, aber außer Lebensgefahr.

Teil 2: Die Aufarbeitung

Am Morgen nach dem Unglück steht der gelbe Zug mit der roten Lokomotive immer noch auf den Gleisen, ein stummer Zeuge des Unglücks. Eine Drohne der Polizei kreist am Himmel, dokumentiert die Einsatzstelle.

Die Mordkommission hat den Fall in der Nacht übernommen – Routine nach einem solch schweren Unglück. In der Grundschule, 20 Gehminuten vom Unfallort entfernt, bleiben zwei Plätze leer.

Elmar Segbers geht es an diesem Tag nicht gut. Er hat selbst Kinder, der Einsatz lässt ihn nicht los. Segbers ist ein erfahrener Notarzt, unter Kollegen bekannt als einer der alten Schule, der Erfahrung höher bewertet als Bürokratie und Richtlinien eher als Empfehlungen denn als Vorgaben betrachtet. Segbers gilt als eigensinnig, manchen auch als besserwisserisch. Dennoch schätzen ihn im Rettungsdienst viele. „Ja, der Elmar“, sagen sie über ihn. Oder: „Wir wissen ja, wie er ist.“

Am Nachmittag dieses Tages beginnt der zweite Teil dieser Geschichte. Es ist die Rekonstruktion einer Eskalation. Emotionen prallen auf Behörden, der Wunsch nach Gerechtigkeit auf starre Verfahren, Lebenswirklichkeit auf Leitlinien.

Verpasste Versöhnung

An der Feuerwache hat an diesem Tag eine andere Wachabteilung Dienst und damit auch ein anderer B-Dienst. Der ruft am Nachmittag bei Segbers an und fragt, wie es ihm geht. Segbers berichtet von seinem Frust. Segbers hat viele Einsätze gesehen, aber er findet, dieser sei mächtig schiefgelaufen. Er meint, es sei nicht intensiv genug gesucht worden, nicht mit ausreichend Personal, außerdem ärgert er sich immer noch

über die Sanitäter. Der B-Dienst sagt, er könne dazu nichts sagen, da er nicht vor Ort war. Er bietet psychologische Unterstützung an, wird die Stadt später sagen, doch Segbers habe darauf nicht reagiert.

Segbers bittet um ein Gespräch mit Andreas Lenk, dem Einsatzleiter des Vortages. Segbers wird später behaupten, der B-Dienst habe zugesagt, seinem Kollegen eine Mail mit der Bitte zu schreiben. Klar ist: Der B-Dienst schreibt keine Mail. Die Stadt erklärt heute, der B-Dienst habe Segbers darauf hingewiesen, dass er sich jederzeit auch selbst an Lenk wenden könne.

Es ist das erste von vielen Missverständnissen. Segbers will die Sache klären, fühlt sich aber nicht gehört. Es geht ihm schlecht, er meldet sich krank und hadert weiter mit dem Einsatz. Sein Eindruck, seine Kritik werde nicht ernst genommen, verschärft sich, als er zwei Tage später mit Oliver Weber telefoniert. Weber ist damals seit einigen Monaten der Ärztliche Leiter des Rettungsdienstes im Kreis Recklinghausen.

Es ist Sonntag, der 5. Februar 2023, drei Tage nach dem Einsatz. Weber ist auf der Autobahn, als er mit Segbers telefoniert. Die beiden duzen sich. Segbers berichtet von seinen Erfahrungen beim Einsatz. Später wird er protokollieren, dass er Weber auch erzählt habe, dass es ihm nicht gut gehe und er dienstunfähig sei. Der Kreis Recklinghausen wird bestreiten, dass es darum gegangen sei. Segbers habe in dem mehr als einstündigen Gespräch Vorwürfe gegen andere erhoben, für Nachfragen sei kaum Raum geblieben.

Segbers hat nach dem Gespräch den Eindruck, Weber nehme seine Kritik nicht ernst. Weber habe die Kritik als Einzelmeinung abgetan, protokolliert er später.

Währenddessen liegt Amir im künstlichen Koma, sein Zustand ist kritisch. Die Ärzte erklären seinen Eltern die Schwere seiner Verletzungen, zeigen ihnen MRT-Bilder von Schädelbrüchen und Hirnverletzungen. Möglicherweise, sagen sie, wird ihr Sohn nie wieder laufen oder sprechen können. Fadi El-Jaddouh, Amirs Vater, erinnert sich: „Wir waren emotional auf Null.“

In Essen wird die Leiche von Yasin obduziert. Die Ärzte halten fest, dass sein Schädeldach zertrümmert ist. Sie gehen davon aus, dass Yasin unmittelbar nach dem Zusammenstoß gestorben ist. Segbers erfährt davon nicht.

Am 8. Februar, sechs Tage nach dem Einsatz, setzt sich Elmar Segbers an seinen Rechner. Einsatzleiter Lenk hat sich nicht gemeldet, von Weber fühlt er sich nicht ernst genommen. Er schreibt eine E-Mail an Feuerwehrchef Thorsten Schild, an den Abteilungsleiter Rettungsdienst sowie an Oliver Weber, den Ärztlichen Leiter des Rettungsdienstes. Betreff: „Einsatzerfahrung Bahnunglück am 02.02.2023“.

Segbers schreibt: „Es war für mich ein emotional sehr belastender und rettungsmedizinisch anspruchsvollster Einsatz mit schwer zu ertragenden Bildern und Eindrücken.“ Er beschwert sich über das Fehlverhalten des Sanitäters, der Yasin seiner Meinung nach nicht ausreichend versorgt habe, und über den Streit um die Kleiderschere. Er bedauere, laut geworden zu sein, aber er halte die Reaktion des Kollegen für „frech und bösartig“. Er habe sich noch nie so von einem Rettungsteam im Stich gelassen gefühlt. Zudem verbreite der Sanitäter seither Unwahrheiten über ihn.

In der sehr langen, verzweifelten E-Mail fallen auch Worte wie „unterlassene Hilfeleistung mit Todesfolge“. Für Segbers ist sein Schreiben eine informelle Forderung nach Aufklärung, eine Bitte um ein Gespräch. Für die Behörden ist die E-Mail ein formaler Akt. Da Segbers „strafrechtlich relevante und schwerwiegende Anschuldigungen“ erhoben habe, sei eine „umfangreiche Aufarbeitung“ eingeleitet worden, wird die Stadt später erklären.

Am Tag darauf antwortet Feuerwehrchef Schild. Er bestätige den Erhalt der E-Mail, die weitere Bearbeitung werde „einige Wochen in Anspruch nehmen“, man werde sich danach „unaufgefordert mit Ihnen in Verbindung setzen“. Die Behörden leiten ein Verfahren ein, ein Gespräch führen sie nicht.

Auch Amirs Vater Fadi El-Jaddouh ist verzweifelt und wendet sich an die Medien: an die Recklinghäuser Zeitung, an die RTL-Sendung „Punkt 12“. Er will auf Missstände an Bahnstrecken hinweisen, weil diese seiner Meinung nach nicht ausreichend gegen das Betreten durch Fußgänger abgesichert sind.

Segbers stellt sich immer wieder die bohrende Frage, ob er nicht auch Yasin hätte retten können. Am 10. Februar ruft er bei der zuständigen Staatsanwaltschaft in Bochum an. Es sei unbegreiflich, dass der Zug nicht zeitnah untersucht worden sei, erzählt er dem ermittelnden Staatsanwalt. Er mache sich Vorwürfe. Der Staatsanwalt notiert, dass der Notarzt während des Telefonats zweimal in Tränen ausbrach. Anschließend weist er die Polizei an, das Einsatzprotokoll einzuziehen und einen Rechtsmediziner die Krankenakten prüfen zu lassen.

Eine weitere Nachbesprechung

Am 21. Februar wird Notfallsanitäter Chris Fürstenberg erneut zu einer Nachbesprechung eingeladen, diesmal mit Experten für Psychosoziale Unterstützung. Segbers bleibt außen vor: Die Stadt wird sagen, die Einsatzkräfte seien durch dessen Vorwürfe ohnehin schon belastet gewesen.

Fürstenberg erschüttert die Besprechung. Als ein Moderator das bemerkt und ihn anspricht, ob er etwas anders erlebt habe, platzt ihm der Kragen. Seine Stimme versagt fast, als er fragt, wie es sein könne, dass hier niemand Selbstkritik übe. Stattdessen hätten die Einsatzkräfte versucht, ein gemeinsames Meinungsbild zu erstellen: Wir haben ja unser Bestes getan.

Fürstenberg stört auch, wie über Segbers geredet wird. Diese Verachtung habe niemand verdient. Die Stadt Recklinghausen wird später erklären, es handele sich um einen subjektiven Eindruck, die Besprechungen seien vertraulich.

Segbers erfährt von der Nachbesprechung. Drei Tage später schreibt er eine weitere Mail an die Verantwortlichen, bittet um Aufklärung. Er habe den Eindruck, an der Wache würden Verleumdungen verbreitet, er bitte, dem Einhalt zu gebieten. Schild antwortet: „Nach einer internen Abstimmung mit der Dienststelle und dem Rechtsamt werde ich unaufgefordert auf Ihr Anliegen eingehen.“

Eine Woche später lädt der Feuerwehrchef Segbers zu einem „Erörterungsgespräch zu Ihrer Beschwerde und Ihrem Verhalten in dem Einsatz am 2. Februar 2023“ ein. Zu dem Gespräch ist auch Segbers‘ Chefarzt im Krankenhaus eingeladen, der Termin wurde offenbar mit ihm abgestimmt – aber nicht mit Segbers. Und der kann an dem Tag nicht. Segbers schlägt drei Alternativtermine vor.

Schild antwortet nicht. Stattdessen schreibt der Ärztliche Leiter des Rettungsdienstes, Oliver Weber. Segbers' E-Mail aus dem Februar enthalte strafrechtlich relevante Vorwürfe, es gebe dringenden Gesprächsbedarf. Er bitte um Mitteilung, ob es „zwingende Gründe" gebe, den Termin nicht wahrzunehmen.

Segbers antwortet Weber, dem er vertraut, aber löscht die anderen Empfänger. Er wundert sich über die Interpretation seiner Mail aus dem Februar. Er habe darin „nur die für mich wichtigen Fragen formuliert", schreibt er. Er wäre dankbar gewesen für ein „persönliches Gespräch mit Dir in neutraler Atmosphäre". Er habe eine „interne, ehrliche Aufarbeitung mit meiner Beteiligung" anstoßen wollen. Er schlägt ein Treffen nur mit Weber vor.

Obwohl Segbers abgesagt hat, treffen sich Schild und die anderen zum ursprünglichen Termin und warten. Anschließend schreibt Schild, er gehe davon aus, dass Segbers „an der Aufarbeitung des Einsatzes nicht mehr interessiert" sei. Das Verfahren sei abgeschlossen. Die Stadt und der Kreis erklären, Segbers habe Gesprächsangebote nicht angenommen.

Eine Alarmierung zum Gespräch

In einer Schicht Ende April trifft Segbers auf Feuerwehrchef Schild. Das Notarztfahrzeug erhält eine Alarmierung: Rüsteinsatz zur Feuerwache. Dort, so erinnert sich Segbers, habe Schild schon in der offenen Bürotür gewartet und ihn angeschrien, er solle bei der Wahrheit bleiben. Die Stadt und Schild bestreiten diese Darstellung. Unstrittig ist: Schild übergibt Segbers bei der Gelegenheit einen Brief. Als Segbers wieder am Notarzteinsatzfahrzeug ankommt, erfährt er: Der Einsatz sei nur ausgelöst worden, um zu prüfen, ob auf dem Fahrzeug noch Winterreifen sind. Später wird die Stadt einräumen, dass der Einsatz auch in Zusammenhang mit dem Brief stand.

Der übergebene Brief ist vom Ersten Beigeordneten der Stadt. Die Vorwürfe seien geprüft worden, ein Fehlverhalten sei nicht festzustellen. Auf die von Segbers gestellten Fragen zum Einsatzablauf geht das Schreiben nicht ein, es enthält gar keine Details zu den Inhalten. Ausführlich widmet sich der Erste Beigeordnete dagegen möglichen Konsequenzen für Segbers: „Rein vorsorglich möchte ich darauf hinweisen, dass die

(weitere) Verbreitung von derartigen Behauptungen den Straftatbestand der üblen Nachrede (§ 186 StGB) erfüllen dürfte.“ Die Stadt behalte sich rechtliche Schritte vor.

Segbers empfindet den Brief als Drohung. Die Stadt wird später von einem rechtlichen Hinweis sprechen.

Am 15. Mai 2023, knapp dreieinhalb Monate nach dem Unfall, geht Amir erstmals wieder in die Schule. Langsam versucht er, sich sein normales Leben wiederzuerobern.

Die Ermittlungen

Viele Monate bleibt es nun ruhig in dem Fall. Segbers fährt Hunderte Rettungseinsätze, oft auch mit der Feuerwehr Recklinghausen. Währenddessen ermitteln Staatsanwaltschaft und Polizei. Ein Essener Rechtsmediziner kommt in einem Gutachten zu dem Schluss: Es sei nicht mit „an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ festzustellen, dass ein früheres Auffinden Amirs Gesundheitszustand verbessert hätte.

Am 17. Oktober stellt die Staatsanwaltschaft Bochum deswegen die Ermittlungen ein: kein Fremdverschulden nachweisbar. Zwar habe es keine „zielgerichtete und geleitete Suche nach Opfern“ gegeben, eine effektivere Suche hätte jedoch keine anderen Folgen gehabt. Yasin sei sofort gestorben, und Amirs Genesung wäre wahrscheinlich nicht beschleunigt worden. Zudem sei Amir wohl bewusstlos gewesen und habe in der Zeit der Suche auch keine Schmerzen gehabt.

Fadi El-Jaddouh weiß davon nichts. Er hat von der Kritik am Einsatz gehört und einen Anwalt beauftragt. Er wünscht sich Gerechtigkeit. Am 30. Oktober erstattet der Anwalt Strafanzeige.

Dem Schreiben liegt die zwölfseitige Analyse eines erfahrenen Einsatzleiters der Feuerwehr Recklinghausen bei. In der Anzeige bleibt er anonym, dieser Zeitung ist er namentlich bekannt. Bis heute hält der Feuerwehrmann das Vorgehen seiner Kollegen bei dem Einsatz am Gleis für ungewöhnlich. Er hätte viel früher mehr Kräfte alarmiert, um die Strecke systematisch abzusuchen, schreibt der Mann. Die Lok wäre selbst bei langsamem Gehtempo in 24 Minuten zu erreichen gewesen, die Jungen wären also viel früher gefunden worden. Sein Fazit: Die Maßnahmen seien unzureichend gewesen.

Wochen später erhält Feuerwehrchef Schild einen Anruf der Polizei wegen des Strafverfahrens. Schild und die Stadt vermuten Segbers hinter der Anzeige – und ziehen Konsequenzen. „Die vertrauensvolle Zusammenarbeit, die unabdingbare Voraussetzung für einen effizienten und professionellen Rettungsdienst ist, war nach Einschätzung der Stadt nicht mehr gewährleistet“, wird die Stadt später erklären. Doch Segbers hat die Anzeige gar nicht gestellt.

Neue Vorwürfe

Die Eskalation kommt trotzdem. Am 13. Dezember lädt Oliver Weber Segbers zu einem Gespräch über seine Einsätze ein. Die Termine seien zu kurzfristig, findet Segbers, er könne das nicht möglich machen. Er bittet um neue Termine im Januar. Weber schickt kurz vor Weihnachten Vorschläge, doch Segbers reagiert nicht sofort, sondern wird erst Anfang Januar antworten.

Doch schon vorher ergreift die Stadt weitreichendere Maßnahmen. Am 31. Dezember 2023 schreibt Feuerwehrchef Schild an die Kreisleitstelle. Das mit Dr. Segbers besetzte Notarzteinsatzfahrzeug könne nicht zu Einsätzen der Feuerwehr Recklinghausen alarmiert werden. „Eine Zusammenarbeit der Feuerwehr Recklinghausen mit diesem NEF (Anm. der Redaktion: Notarzteinsatzfahrzeug) ist nicht möglich.“ Noch in der Silvesternacht kommt es zu einem Großeinsatz, bei dem ein zweiter Notarzt nachalarmiert wird und Segbers die Einsatzstelle verlassen muss.

Segbers ist verzweifelt. Er entscheidet sich, eine Dienstaufsichtsbeschwerde zu schreiben. Auf 39 Seiten formuliert er am 17. Januar 2024 seinen Frust über die seiner Meinung nach falsche Einsatzführung, mangelnde Aufklärung, Ausgrenzung und Mobbing.

Am 18. Januar, einen Tag nachdem Segbers seine Dienstaufsichtsbeschwerde abgeschickt hat, kommt es endlich zum geforderten Gespräch zwischen Segbers und Oliver Weber, dem Ärztlichen Leiter des Rettungsdienstes. Auch Segbers’ Chefarzt ist dabei, Weber bringt neben seinem Stellvertreter und einem Assistenten auch den Justiziar des Kreises mit. Segbers empfindet das als Einschüchterung, wird er später protokollieren.

Dreieinhalb Stunden dauert das Gespräch. Weber konfrontiert Segbers mit Konflikten bei vier von rund 600 Einsätzen im Jahr 2023. Segbers fühlt sich schikaniert. Für ihn sind es Einsätze, die er so abgewickelt hat wie Tausende davor – er hat abgewogen, improvisiert, klar seine Meinung gesagt. In keinem habe ein Patient einen Schaden erlitten. Für Weber dagegen geht es darum, ob Segbers sich an Richtlinien gehalten hat, ob er die relevanten Konzepte kennt.

Auch um den Einsatz am Zug geht es. Weber dreht Segbers' Beschwerde um: Wenn die Sanitäter nicht gut gearbeitet hätten, wäre es Segbers' Aufgabe als Einsatzleiter gewesen, sie anzuweisen. Er hätte die Einsatzstelle besser koordinieren müssen. Entgegen den Richtlinien habe Segbers bei dem Jungen auch keine Thoraxdrainage gelegt.

Segbers fühlt sich in die Ecke gedrängt, das geht aus Ergänzungen für die Dienstaufsichtsbeschwerde hervor, die er später schreiben wird. Er habe einem schwerstverletzten Neunjährigen das Leben retten müssen, da sei keine Zeit gewesen für die Organisation der Einsatzstelle. Und er habe keine Thoraxdrainage gelegt, weil ihm die Lage im Dunkeln auf den Schienen zu gefährlich erschien. Er habe das Risiko des 15-minütigen Transports in Kauf genommen. Am Ende ist Segbers überzeugt, die Argumente entkräftet zu haben. Die Vertreter des Kreises haben dagegen den Eindruck, er wolle sich nicht an Richtlinien halten.

Sonderregelung für Segbers

In den folgenden Wochen zeigen sich die Folgen der Sonderregelung für Einsätze mit Segbers: Am 24. Januar erleidet in einem Einkaufszentrum ein Patient einen Herz-Kreislauf-Stillstand. Ein nur 2,5 Kilometer entfernt stationierter Notarzt steht nicht zur Verfügung, weil er parallel zu Segbers zu einem Einsatz am anderen Ende der Stadt gerufen worden war. Ein Notarzt aus der Nachbarstadt muss anrücken. Der Patient stirbt. Die Staatsanwaltschaft wird den Fall später prüfen, aber die Ermittlungen einstellen.

Am 23. Februar wird Segbers zu einem Wohnungsbrand alarmiert. Einsatzleiter ist Feuerwehrchef Schild persönlich, er lässt ihn 4,4 Kilometer vom Einsatzort entfernt warten, während ein anderer Notarzt aus Castrop-Rauxel gerufen wird. Kaum ist der

angekommen, wird Segbers zu einem Herzinfarkt mit akuter Lebensgefahr wiederum in Castrop-Rauxel alarmiert – weil sich der Notarzt von dort nun an der Einsatzstelle befindet, an der Segbers schon war.

Die Nichtzusammenarbeit mit einem Notarzt, die Doppelalarmierung, das sind Maßnahmen, die es in Recklinghausen noch nie gab. Stadt und Kreis werden später sagen, sie seien dennoch gerechtfertigt, um den reibungslosen Betrieb des Rettungsdienstes aufrecht zu halten. Es gebe dadurch auch keine Lücken in der Versorgung, schließlich seien in Recklinghausen auf allen Rettungswagen Notfallsanitäter, also hoch qualifizierte medizinische Fachkräfte. Anders ausgedrückt: Es ist nicht gravierend, wenn der Notarzt etwas später kommt.

Der Konflikt wird öffentlich

An einem Dienstag erreicht die Eskalation ihren Höhepunkt. Am 5. März 2024 berichtet die Recklinghäuser Zeitung groß über den Einsatz am Ostbahnhof. „Dilettantischer Rettungseinsatz nach Zugunfall mit zwei Kindern“ lautet die Überschrift. Offenbar hat jemand Segbers‘ Dienstaufsichtsbeschwerde durchgestochen, die Zeitung stützt sich auf die dortigen Schilderungen. Und sie legt in mehreren Berichten nach.

Die Stadt gerät in den Verteidigungsmodus und beauftragt den pensionierten früheren Berliner Feuerwehrchef Albrecht Broemme mit einer Einschätzung, die positiv für die Stadt ausfällt: Die Maßnahmen beim Einsatz seien ausreichend gewesen, es sei auch angemessen, zwei Notärzte zu alarmieren, wenn Einsatzkräfte mit einem nicht zusammenarbeiten wollen.

Offenbar überzeugt, dass Segbers hinter den Veröffentlichungen steckt, greifen die Behörden durch. Am 25. März stellt Segbers zu Dienstbeginn fest: Sein Notarzteinsatzfahrzeug ist bereits mit einem anderen Arzt besetzt. Die Feuerwehr Recklinghausen setzt nun externe Notärzte auf Honorarbasis ein, um seine Schichten zu übernehmen.

Zwei Tage später geben der Kreis und die Stadt eine ausführliche Pressemitteilung heraus. Sie teilen öffentlich gegen Segbers aus: Er habe massive Vorwürfe gegen Einsatzkräfte erhoben, klärende Gesprächsangebote nicht

angenommen, Einsatzkräfte seien durch ihn verunsichert. Segbers liest die Kritik fassungslos. Vor allem aber schmerzt ihn: Er darf keine Notarzteinsätze mehr fahren.

Die offizielle Aufklärung endet

Am 5. Juni 2024 antwortet die Bezirksregierung Münster Segbers auf seine Dienstaufsichtsbeschwerde. Sie sehe keinen Anlass, tätig zu werden, schreibt eine Beamtin. Nicht aus jeder Maßnahme, die „aus atmosphärischen Gründen“ hinterfragt werden könnte, würden sich dienstrechtliche Konsequenzen ergeben. Es sei ihr bewusst, dass „manche der in Rede stehenden Verhaltensweisen beteiligter Personen Unmut bei Ihnen hervorrufen“, es liege nun an allen, die Vertrauensbasis wiederherzustellen. Sie habe für ein Mediationsverfahren geworben.

Am 31. Oktober 2024 stellt die Generalstaatsanwaltschaft Hamm die Ermittlungen endgültig ein. Die Maßnahmen der Einsatzkräfte seien vertretbar gewesen. Es könne außerdem nicht ausgeschlossen werden, dass Amir unmittelbar nach dem Zusammenstoß das Bewusstsein verloren habe und daher keine Schmerzen empfunden habe.

Fadi El-Jaddouh ist fassungslos, außer sich. Er übersetzt die Einschätzung so: Wäre Amir weniger schwer verletzt gewesen und hätte lange bei vollem Bewusstsein mit Schmerzen dort gelegen, müsste weiter ermittelt werden. Doch die Hürden für den weiteren Rechtsweg sind ihm am Ende zu hoch.

Im Herbst 2024 scheitert das angestrebte Mediationsverfahren zwischen der Stadt und Segbers. Er darf nun kein Notarzt mehr sein in Recklinghausen. Das Elisabeth-Krankenhaus, sein Arbeitgeber, hat den Vertrag mit der Stadt grundsätzlich behalten. Es darf weiter den Notarzt stellen, doch die Stadt hat ein Vetorecht: Sie entscheidet, welcher Notarzt eingesetzt wird.

Teil 3: Heute

Auch zweieinhalb Jahre nach dem Unglück lässt der Einsatz die Beteiligten nicht ruhen. Elmar Segbers, Chris Fürstenberg und Fadi El-Jaddouh wollen nicht aufgeben in ihrem Kampf. Für sie ist es schwer zu ertragen, dass es keine Gerechtigkeit gibt, keinen Schuldigen, keinen Abschluss.

Segbers arbeitet als Leiter der Notaufnahme im Elisabeth-Krankenhaus in Recklinghausen, will aber wieder Notarzt sein. Durch fehlende Zulagen verdient er deutlich weniger als früher. Deswegen klagt er gegen seinen Arbeitgeber vor dem Arbeitsgericht. Segbers wollte nicht mit dieser Zeitung sprechen, sein Rechtstreit wird bald in die nächste Instanz gehen.

Notfallsanitäter Chris Fürstenberg denkt viel darüber nach, was damals schiefgelaufen ist. „Wenn damals alle weggefahren wären, hätten die Kinder da gelegen?“, fragt er sich. Er hat eine Petition für Segbers gestartet, damit dieser wieder als Notarzt arbeiten kann. Und er möchte selbst nicht mehr in Recklinghausen arbeiten, er fährt seine Dienste inzwischen in einer anderen Stadt.

Amirs Vater Fadi El-Jaddouh hofft, dass dem Arzt Gerechtigkeit widerfährt. „Dr. Segbers ist ein Ehrenmann, der tut mir richtig leid.“ Dann erzählt er, dass ihn die Selbstvorwürfe, die Sorgen um seinen Sohn krank gemacht haben. Er sei in einer Klinik gewesen, Medikamente hätten ihm geholfen. Dem Vater von Yasin gehe es noch viel schlechter als ihm.

Fadi El-Jaddouh versteht nicht, warum die Behörden so hart gegen Segbers vorgehen, warum sie nicht offen zu ihren eigenen Fehlern stehen. Er kann die Argumente nicht nachvollziehen, mit denen die Juristen jede Verantwortung der Beteiligten verneinen.

Und die Behörden? Würden gerne endlich das Verfahren abschließen. Zwei Wochen haben Stadt und Kreis Recklinghausen gebraucht, um die umfangreichen Fragen dieser Zeitung zu dem Einsatz und seiner Aufarbeitung zu beantworten. Der Tenor ist eindeutig: „Im Rahmen der Sachverhaltsaufklärung und Ermittlungen kamen die Stadt Recklinghausen, ein von der Stadt Recklinghausen beauftragter und vom Innenministerium NRW empfohlener externer Fachmann, der Kreis Recklinghausen, die Bezirksregierung Münster, die Staatsanwaltschaft Bochum und die Generalstaatsanwaltschaft Hamm übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass die durch den am Einsatz beteiligten Notarzt, Herrn Dr. Segbers, erhobenen Vorwürfe und Behauptungen dienstrechtlich und strafrechtlich keine Grundlage hatten“, erklärt die Stadt. „Sämtliche Verfahren wurden folgerichtig eingestellt.“

Und sie ergänzt: „Die öffentliche Diskussion und teilweise stark einseitige Berichterstattung haben insbesondere die Einsatzkräfte der Feuerwehr, die täglich für die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger sorgen, belastet.“ Zudem betont die Stadt, dass man inzwischen Konsequenzen aus dem Einsatz gezogen habe. So gibt es jetzt bei großen Einsätzen etwa Verbindungsbeamte zwischen Polizei und Feuerwehr, um besser zu kommunizieren.

Der Kreis Recklinghausen hat zudem seine Regeln für Zugeinsätze geändert. Die Leitstelle alarmiert jetzt von Anfang an mehr Einsatzkräfte. Und eine Einheit wird sofort am Anfang zur Lok geschickt.

Amir versucht unterdessen, wieder Fußballspielen zu lernen. Er sagt, er denke nicht mehr an das Unglück, das sei ja „lange her“. Im nächsten Satz gesteht er, dass er jeden Tag davon träume und immer daran denken müsse, wenn er an der Bushaltestelle steht, am Trampelpfad zu den Gleisen. Der inzwischen Zwölfjährige sagt, er habe in letzter Zeit oft Kopfschmerzen. Er fasst sich an die Stirn, die Schläfen: „Das ist so ein Druck. Bumm, bumm, bumm.“

Infokasten 1: Der Einsatz im Minutenprotokoll

Der Einsatz im Minutenprotokoll

18.01 Uhr: Die Bundespolizei alarmiert den ersten Streifenwagen.

18.07 Uhr: Die Bahn lässt die Strecke sperren.

18.08 Uhr: Die Bahn meldet den Einsatz der Leitstelle der Feuerwehr Recklinghausen.

18.11 Uhr: Die Leitstelle Recklinghausen alarmiert Feuerwehr und Rettungsdienst.

18.13 Uhr: Die Notfallleitstelle Duisburg der Bahn sendet ein Bestätigungsfax an die Leitstelle Recklinghausen, dass die Strecke gesperrt ist.

18.13 Uhr: Der erste Streifenwagen der Bundespolizei kommt an der gemeldeten Einsatzstelle an, die Beamten beginnen die Strecke abzusuchen.

18.14 Uhr: Die Feuerwehr erreicht die gemeldete Einsatzstelle.

18.20 Uhr: Die Polizei Recklinghausen kommt an der Einsatzstelle an.

18.21 Uhr: In der Leitstelle wird das sieben Minuten vorher verschickte Fax zur Streckensperrung als angekommen markiert – und an den Einsatzleitwagen weitergesendet.

18.23 Uhr: Im Einsatzleitwagen kommt das Fax zur Streckensperrung an, nun beginnt auch die Feuerwehr mit der Suche.

18.26 Uhr: Die Feuerwehr alarmiert die Drohneneinheit.

18.31 Uhr: Der Einsatzleiter meldet, dass die Strecke am gemeldeten Einsatzort ohne Ergebnis abgesucht wurde.

18.42 Uhr: Ein Rettungswagen wird zur Lok am Ostbahnhof alarmiert.

18.56 Uhr: Die Drohne der Feuerwehr startet zum ersten Mal.

19.18 Uhr: Die Rettungswagenbesatzung meldet der Leitstelle, der Lokführer habe ein Gesicht gesehen.

19.30 Uhr: Im Einsatzprotokoll heißt es, dass ein Kind gefunden wurde.

19.32 Uhr: In der Leitstelle wird notiert, dass ein weiteres Kind gefunden wurde.

19.38 Uhr: Alle Kräfte der Feuerwehr werden in Richtung Lok verlegt.

20.01 Uhr: Der Rettungswagen mit Amir ist auf dem Weg ins Krankenhaus.

Quelle: Einsatzprotokolle und -berichte von Feuerwehr, Polizei und Leitstellen

Infokasten 2: Was beim Einsatz schieflief

1. Es dauerte mehr als zehn Minuten, bis die Feuerwehr alarmiert wurde. Die Bundespolizei ging nach der ersten Meldung der Bahn davon aus, dass nur ein Ast oder Stein getroffen wurde, kein Mensch.

2. Die Einsatzkräfte wurden offensichtlich zur falschen Stelle alarmiert. Ob der Lokführer den Unfallort falsch durchgegeben hatte, also etwa in der Aufregung die

Streckenschilder falsch gelesen hatte, oder ob der Fehler in der Bahnleitstelle passierte, ist unklar. Die Bahn äußert sich dazu nicht.

3. Es dauerte zehn Minuten, bis die schriftliche Bestätigung der Streckensperrung an der Einsatzstelle ankam und die Feuerwehr mit der Suche begann. Der Kreis Recklinghausen erklärt, er könne diese Zeiten heute nicht mehr nachvollziehen.

4. Zwanzig Minuten nach der Alarmierung war den Einsatzkräften vor Ort immer noch nicht klar, wo der Zug steht – obwohl diese Information in den Leitstellen von Anfang an vorlag.

5. Obwohl an der gemeldeten Unfallstelle weder der Zug, noch Unfallspuren zu sehen waren, wurde der Suchradius zunächst nicht erweitert. Es wurde zunächst lediglich ein Polizeifahrzeug zur Lok geschickt, um zu erkunden, ob der Lokführer Hilfe braucht – und danach ein Rettungswagen nachalarmiert. Eine systematische Suche an der Lok gab es zunächst nicht. Außer der Drohneneinheit wurden vor dem Auffinden der Kinder auch keine weiteren Einsatzkräfte zur Einsatzstelle alarmiert. Die Stadt betont, die Anzahl von 21 Einsatzkräften (inklusive Sanitätern) habe ausgereicht. Sie erklärt zudem, das Absuchen 500 Meter in beide Richtungen und die Erkundung der Lok durch die Polizei, seien ausreichend erschienen.

6. In der Leitstelle der Polizei war um 18.15 Uhr bekannt, dass der Verdacht bestand, dass Kinder auf den Gleisen gespielt haben. In der Leitstelle der Feuerwehr kam diese Information um 18.37 Uhr an. Der Einsatzleiter vor Ort erfuhr allerdings erst mit dem Auffinden der Kinder um 19.30 Uhr, dass überhaupt Kinder gesucht wurden. Die Stadt Recklinghausen erklärt, eine frühere Kenntnis der Einsatzleitung hätte die Einsatzführung nicht verändert.