

Hilfe aus Paraguay: Wenn ein Trierer Missbrauchspriester einem anderen in der Not beisteht

Ein vor drei Jahren verstorbener Trierer Bistums-priester hat während seiner Zeit in Bolivien möglicherweise mehrere Minderjährige missbraucht. Der Geistliche hatte in der Not mindestens einen Helfer aus der Heimat.

VON ROLF SEYDEWITZ

TRIER Im Fall des mit neuen Missbrauchsvorwürfen konfrontierten Trierer Bistums-priesters Claus Weber sind jetzt weitere Details bekannt geworden. Demnach hielt sich der jahrelang in Südamerika tätige katholische Geistliche zumindest eine Zeitlang bei dem ebenfalls aus dem Bistum Trier stammenden Priester Paul Krischer in Paraguay auf. Das bestätigte jetzt eine Bistumssprecherin auf Anfrage unserer Redaktion.

Nach Recherchen des Trierer Historikers Thomas Schnitzler hat Paul Krischer während seiner Zeit in den Dekanaten Koblenz, Bad Kreuznach und Maifeld minderjährige Jungen missbraucht. Ende der 50er Jahre soll er sich laut einer Studie der Kölner Rechtsanwältin Bettina Jansen einem „Strafverfahren wegen Sittlichkeitsverbrechen an sieben Oberklassenschülern durch Flucht über Freiburg, Wien nach Paraguay entzogen“ haben. In Paraguay



Die Missbrauchsfälle in der katholischen Kirche scheinen kein Ende zu finden. Immer wieder tauchen neue Details über Vergehen auf.

SYMBOLFOTO: ISTOCK/EUCALYPTYS

Bolivien nach Paraguay ab. Angeblich wurde er seinerzeit zu Unrecht mit Missbrauchsvorwürfen konfrontiert und erpresst, wie Weber damals selbst dem amtierenden Trierer Bischof Hermann Josef Spital sagte.

Spital und sein Weihbischof Leo Schwarz, beide sind inzwischen gestorben, unternahmen nichts, um die Sache zu klären, verließen sich nach heutigen Angaben des Bistums damals ganz auf die Schilderungen des angeblichen Erpressungsopfers Weber.

Der soll nach seiner Flucht aus Bolivien nach Paraguay zunächst in der Nuntiatur in der Hauptstadt Asunción untergekommen sein. Wie lange, ist unklar. Dann „gab es auch Aufenthalte bei dem ebenfalls aus dem Bistum Trier stammenden Priester Paul Krischer und den Salesianern“, so eine Bistumssprecherin auf Anfrage unserer Redaktion. Auch hier wisse man nicht, wie lange Weber dort geblieben sei.

Vorstellbar ist, dass neben Paul Krischer auch ein weiterer deutscher Geistlicher Weber damals geholfen haben könnte. Emil Stehle, ehemaliger Geschäftsführer des katholischen Lateinamerika-Hilfswerks Adveniat, war damals Bischof in Ecuador. Nach einer von der Deutschen Bischofskonferenz in Auftrag gegebenen Studie hat Stehle mehrfach Priester, die in Deutschland wegen sexualisierter Gewalt strafrechtlich verfolgt wurden, dabei unterstützt, sich den Behörden durch Flucht ins Ausland zu entziehen.

machte Krischer Karriere, wurde 1976 sogar Generalvikar und damit rechte Hand des Bischofs von Encarnación, Johann Bockwinkel. Dass mit Claus Weber ausgerechnet ein weiterer, mit Missbrauchsvorwürfen konfrontierter Trierer Bistums-priester bei Krischer Unterschlupf fand, spricht Bände. Der 2020 verstorbene Weber soll in Bolivien Mitte der

90er Jahre in mindestens einem Fall einen Minderjährigen missbraucht haben. Deswegen ermittelten seinerzeit auch die Staatsanwaltschaften Aachen und Mainz gegen den promovierten Theologen. Das Verfahren wurde später mangels hinreichenden Tatverdachts wieder eingestellt. Auch in Deutschland gab es mehrfach Missbrauchsvor-

würfe gegen den Priester. Von einem staatlichen Gericht wurde Weber zwar nie verurteilt – auch weil angezeigte Übergriffe verjährt waren. Doch bei einem kirchenrechtlichen Verfahren wurde der Geistliche am Ende bestraft, durfte ab Herbst 2019 sein Priesteramt nicht mehr öffentlich ausüben. Wenige Monate später starb der aus der Nähe von Bad

Kreuznach stammende Mann.

Wie im Fall des saarländischen Priesters Edmund Dillinger werden auch im Fall Claus Weber jetzt mögliche weitere Missbrauchsoffer gesucht – auch in Bolivien. In der viertgrößten Stadt Cochabamba baute Weber einst zwei Waisenhäuser mit auf. Anfang September 1994 setzte sich der Bistumspriester aus

Zugausfälle auf der Moselstrecke: Verbandschef bittet um Geduld

Die Kritik an Zugausfällen hält an. Der Vorsteher des Zweckverbands SPNV Nord bittet die Fahrgäste, ihre Wut nicht am Bahnpersonal auszulassen.

VON BERND WIENTJES

TRIER Die Kritik an den Zugausfällen auf der Moselstrecke zwischen Trier und Koblenz hält an. Der Vorsteher des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Nord, Achim Hallerbach, zeigte sich – wie zuvor schon Verbandsdirektor Thorsten Müller – bei der Sitzung des Gremiums in Koblenz verärgert über die quasi Totalsperrung der Strecke wegen Bauarbeiten. Dass drei Wochen lang fast gar keine Züge mehr durchgängig auf der Mosel fahren könnten, sei mitten im Sommer einfach schlecht. So etwas dürfe sich das Bahnunternehmen DB Netz, das für die Bauarbeiten zuständig ist, nicht wieder leisten. „Das hätte nicht sein müssen. Ich bitte die Fahrgäste um Geduld mit den Bahn- und Busmitarbeiterinnen vor Ort, lassen Sie Ihren Frust nicht dort raus. Diese Menschen helfen Ihnen noch mobil zu sein, gehen Sie bitte respektvoll miteinander um“, appellierte Hallerbach.

Seit Mittwoch gibt es bis auf eine Ausnahme (der morgendliche Regionalexpress von Luxemburg über Trier nach Koblenz und dann weiter bis Düsseldorf) keine durchgängigen Zugverbindungen von Trier nach Koblenz und zurück. Grund sind Arbeiten auf der denkmalgeschützten Doppelstockbrücke bei Bullay, im 459 Meter langen Prinzenkopftunnel und auf dem sogenannten Pündericher Viadukt. Die ausfallenden Züge werden durch Busse ersetzt. Bis 14. Juli soll die Sperrung dauern.

Die Sperrung der Strecke sei ohne Abstimmung mit dem SPNV Nord und den Bahnunternehmen erfolgt, sagte Müller vergangene Woche. Er sprach von einer „katastrophalen Leistung“ von DB Netz.

Nicht nur wegen der Zugausfälle auf der Moselstrecke ist der Bahnverkehr in der Region eingeschränkt.



Wegen Bauarbeiten ist die Moselstrecke für fast alle Züge gesperrt.

SYMBOLFOTO: DPA

Noch immer gibt es keine durchgängigen Verbindungen von Trier nach Köln über die Eifelstrecke. Die Wiederinbetriebnahme der gesamten Strecke nach den Flutschäden vor zwei Jahren verzögert sich. Erst in einem Jahr soll der durchgängige Verkehr nach Köln wieder möglich sein. Seit Frühjahr fahren Züge wieder durchgängig bis Gerolstein.

Der Aufbau und die Verbesserungen an der Eifelstrecke nannte der neue Verbands- und Bitburg-Prümer Landrat Andreas Kruppert, eine wichtige Aufgabe. Die Strecke soll bei dem Wiederaufbau modernisiert und später auch durchgehend elektrifiziert werden. Über 800 Millionen Euro wird das Projekt kosten. Statt über Oberleitungen soll der Strom für die Züge über neben dem Gleis verlegte Kabel kommen. Die Eifel werde damit Vorreiter, sagte die rheinland-pfälzische Ministerpräsidentin Malu Dreyer (SPD) bei der Wiedereröffnung der Bahnstrecke bis Gerolstein im April. Diese Art der Elektrifizierung einer Bahnstrecke gebe es bislang in Deutschland noch nicht.

Ziel dabei ist es, dass die Züge schneller fahren können auf der kurvigen und steilen Eifelstrecke. Aber auch, dass sie klimafreundli-

cher unterwegs sind.

In Sachen klimafreundliche Züge wird es wohl auf den Einsatz von Batterie-Antrieben hinauslaufen. Tests mit Wasserstoff angetriebenen Triebwagen hätten gezeigt, dass diese Züge wegen „unverhältnismäßig hohen Kosten“ nicht zum Einsatz kommen würden, wurde in der Verbandssitzung mitgeteilt. Der Test mit den Batterie-elektrischen Zügen laufe hingegen gut.

Auch in anderen Bundesländern hat man mittlerweile Pläne für den Einsatz von Wasserstoff-Zügen aufgegeben – und das nicht nur wegen zu hoher Kosten, sondern auch wegen technischer Probleme bei den Zügen. Die Bahn wirbt unterdessen immer noch für die Wasserstofftechnik. Damit angetriebene Züge hätten eine ähnlich große Reichweite wie Diesellokomotiven. Das Unternehmen kündigt den Einsatz solcher Züge für die Lahn-Eifel-Bahn zwischen Kaisersesch und Andernach, Mayen und Limburg und Koblenz, Limburg und Gießen ab Dezember 2026 an. Drei Wasserstoffzüge seien dafür bestellt worden. Fraglich ob diese nach der Entscheidung des SPNV Nord gegen Wasserstoff-Antriebe zum Einsatz kommen werden.

EXTRA

Zweckverband bekommt neuen Namen

Der Zweckverband SPNV-Nord bekommt einen neuen Namen. Er soll ÖPNV Nord heißen. Darauf verständigten sich die Gremiumsmitglieder bei ihrer Sitzung in Koblenz. Als Grund dafür wurde das 2021 beschlossene Nahverkehrsgesetz des Landes genannt. Das habe Änderungen der inneren Struktur des SPNV Nord notwendig gemacht.



Das Manöver ist beendet, alle Flugzeuge sind am Boden. Auch diese F 35 war bei der Nato-Übung „Air Defender“ im Einsatz.

FOTO: HANS PETER LINZ

Luftwaffen-Inspekteur: Deutschland ist Drehscheibe für Nato

Strack-Zimmermann: Mit „Air Defender“ in der Realität angekommen. Manöver wurde von russischem Spionageschiff beobachtet.

JAGEL (dpa) Der Inspekteur der Luftwaffe, Ingo Gerhart, hat nach dem Großmanöver „Air Defender 2023“ die Bedeutung der militärischen Infrastruktur in Deutschland für die Nato betont. Der Generalleutnant sprach sich am Freitag auf dem Fliegerhorst Schleswig-Jagel dagegen aus, weitere Militärflughäfen zu schließen. Deutschland müsse sich aufgrund der geostrategischen, geografischen und geopolitischen Lage als Drehscheibe verstehen und Kräfte der Nato aufnehmen können. Das gelte auch für Landstreitkräfte.

Um die für das Manöver über den Atlantik eingeflogenen US-Maschinen aufnehmen zu können, waren in Deutschland die militärischen Ausweichflughäfen Hohn in Schleswig-Holstein und Lechfeld in Bayern genutzt worden. „Und das hat uns allen noch mal gezeigt: Wir dürfen diese beiden Flugplätze nicht aufgeben. Diese beiden Flugplätze, sowohl Hohn wie auch Lechfeld, müssen wir entsprechend behalten“, sagte Gerhart.

Die Vorsitzende des Verteidi-

gungsausschusses im Bundestag, Marie-Agnes Strack-Zimmermann, hat das Großmanöver „Air Defender 2023“ als exemplarisch für die Zukunft der Nato bezeichnet. Nötig seien weitere gemeinsame Übungen, um zu trainieren, wie das eigene Territorium gegen mögliche Angriffe Russlands oder anderer Aggressoren zu verteidigen sei, forderte die FDP-Politikerin am Freitag in Berlin. Die Rolle, die Deutschland als Initiator des Manövers gespielt habe, sei von allen Partnern als äußerst positiv empfunden worden.

„Air Defender 2023“ wurde am Vorabend beendet und war die größte Verlegetübung von Luftstreitkräften seit Gründung der Nato. Es nahmen 25 Nationen mit 250 Flugzeugen und etwa 10.000 Soldaten teil. Mit einem fiktiven Szenario wurde im Luftraum über Deutschland trainiert, wie das westliche Verteidigungsbündnis auf den Angriff eines östlichen Bündnisses reagiert und dabei bereits vom Gegner besetzte Gebiete zurückerobert.

Unterdessen bestätigten sich

Annahmen, wonach das russische Militär die Übung genau beobachtet hat. Dazu wurde auch ein russisches Spionageschiff in der Ostsee eingesetzt.

Die Übung war am 12. Juni begonnen worden und hatte am Wochenende planungsgemäß eine Pause eingelegt. Die Behinderungen im Flugverkehr waren deutlich geringer, als von warnenden Stimmen prognostiziert. Bundesverkehrsminister Volker Wissing sprach am Donnerstagabend von einem „Minimum“ an Störungen im zivilen Flugverkehr.

„Der zivile Luftverkehr hat diesen Stresstest gut bestanden“, bilanzierte der FDP-Politiker. Die durchschnittlichen Verspätungen je Flug hätten sich im einstelligen Minutenbereich bewegt, teilte sein Ministerium mit. Auch die eingeräumten Ausnahmen beim Nachtflugverbot hätten nur sehr selten genutzt werden müssen.

Produktion dieser Seite:
Heribert Waschbüsch