

„So setzte sich die kriminelle Karriere des Missbrauchstäters fort“

Lena Haase und Lutz Raphael haben den sexuellen Missbrauch an Kindern und Jugendlichen im Bistum Trier in der Amtszeit Bernhard Steins erforscht und einen Zwischenbericht vorgestellt. Viele Aspekte bisheriger Recherchen haben sich bestätigt. Darunter ein bekannter Fall.

VON KATJA BERNARDY

TRIER Die Forschenden Lena Haase und Lutz Raphael haben eine Mammutaufgabe bewältigt: Sie wälzten 494 interne Bistumsakten, führten Gespräche mit Zeitzeugen und belegten, dass es in der Amtszeit des Trierer Bischofs Bernhard Stein (1967 bis 1981) 305 Betroffene und 81 Beschuldigte gab. Vorläufige Zahlen sind höher als die bislang bekannten. Von 17 der 81 Täter und Beschuldigten hat Stein gewusst, mit elf war er befasst. Wie sind der Bischof und seine wichtigsten Leute mit ihnen umgegangen?

In einem Kapitel der „Stein-Studie“ stehen Fallbeispiele: Besonders prekär ist der anonym geschilderte Fall A. „Am 6. Juli 1966 fand ein Gespräch zwischen Reinhold Schäfer, dem Personalverantwortlichen der Bistumsverwaltung in Trier, und einer Katholikin aus der Eifel statt, das vom Pfarrer aus der Nachbarschaft vermittelt worden war“, heißt es auf Seite 25. Die Frau habe von insgesamt sechs „Verfehlungen“ A.s mit ihrem damals 13-jährigen Sohn berichtet. Zeitnah sei dieser Fall während einer Personalbesprechung unter anderem mit Bischof Steins Vorgänger Matthias Wehr auf den Tisch gekommen. Der Beschluss: Dem Kaplan wurden Exerzitien auferlegt.

Gut anderthalb Jahre später be-



Seit 2011 gibt es in Trier den Bischof-Stein-Platz. Zuvor hieß die zum Teil als Parkplatz genutzte Fläche Hinter dem Dom.

FOTO: ROLAND MORGEN

schäftigte A. wieder die Bistumsleitung – nun mit Bischof Stein an der Spitze. Sein damaliger Offizial hatte von A.s Missbrauchstaten erfahren und an Stein geschrieben, dass „[e]ine Sühne für diese Verfehlungen [...] bisher nicht erfolgt“ sei.

Laut Studie entschied sich Stein für ein mildes Vorgehen und gegen eine strenge Anwendung der kirchen- und strafrechtlichen Normen. Er verordnete dem Kaplan erneut Exerzitien, bevor er ihm zum 1. Juli 1968 seine erste Pfarrstelle in der Eifel übertrug – plus vier Stunden Religion an einer berufsbildenden Schule. Es sollte nicht seine letzte Stelle als Religionslehrer sein.

Wie ging es weiter? Auch in der neuen Pfarrei habe sich A. an Messdienern und anderen Jugendlichen

vergangen. „So setzte sich die kriminelle Karriere des Missbrauchstäters fort.“ Seit Sommer 1971 sei er wieder regelmäßiger Tagesordnungspunkt in den Personalbesprechungen gewesen – bis A. 1973 Stein um Laisierung bat und aus dem Priesterstand enthoben wurde. Der Intensivtäter, wie er in der Studie auch genannt wird, heiratete und arbeitete als Religionslehrer in einem anderen Bundesland. „Das Geheimhaltungsgebot galt noch immer“, schreiben Haase und Lutz. In den internen Listen laisierter Priester tauche er nicht auf. „Zwischen 1962 und 1972 missbrauchte A. mindestens 22 Kinder und Jugendliche.“ Die Dunkelziffer sei hoch einzuschätzen.

Thomas Schnitzler, Historiker

und Mitbegründer der Trierer Opferinitiative Missbit e.V., wurde von A. in einer Pfarrei in Trier missbraucht. 2010 hatte der Trierische Volksfreund über den Fall berichtet. Es meldeten sich viele weitere Betroffene. Schnitzler recherchierte weiter gegen großen Widerstand aus dem Bistum Trier seinen eigenen Fall weiter, sowie 64 Fälle, die er in einem Buch „Geschädigte durch Kindesmissbrauch und sexuelle Gewalt im Bistum Trier“ veröffentlichte.

Es stellt sich die Frage: Wie viele und welche Beweise braucht es, um sagen zu können, Verantwortliche im Bistum Trier haben Missbrauch vertuscht und Kinder gefährdet? Die erste Bilanz der „Stein-Studie“ knüpft auch an Schnitzlers Buch

an. „Die meisten der dort dargestellten Missbrauchstaten fallen in die Amtszeit Bernhard Steins.“ 49 der 65 Fälle könnten nach jetzigem Stand unserer Akten basierten Recherchen ausdrücklich bestätigt werden, heißt es in der Studie.

Und da ist Fall B: Ein Teil der Gemeinde negiert, was der missbrauchende Täter getan haben soll, übt Druck auf die Bistumsleitung aus – der Beschuldigte bleibt.

Und Fall C.: Ein Pfarrer missbraucht ein Mädchen über acht Jahre (1967 – 1978) sexuell, seit es elf Jahre alt war. 30 Jahre später sagt die Betroffene, was passiert ist. Betroffene und Täter haben der Studie zufolge eine emotionale Abhängigkeit eingeräumt. 2011 schrieb C. an den Trierer Bischof Stephan

Ackermann und ehemaligen Missbrauchsbeauftragten der Deutschen Bischofskonferenz (2010 bis September 2022): Er habe in dem jungen Mädchen die Möglichkeit gefunden zu haben geglaubt, [s]eine Einsamkeit leicht und fröhlich zu überwinden. Und dafür war ich damals sehr dankbar. Auf lange Zeit war das ein gutes Miteinander.“

Der Bericht beleuchtet auch die persönliche Verantwortung Steins. Haase und Raphael messen diese an fünf Pflichtkreisen. Einer davon: Fürsorge für die Betroffenen: „Nach den Akten hat Bischof Stein in keinem Fall mit Betroffenen gesprochen.“

Auch bei der Sanktions- und Verhinderungspflicht sehe seine Bilanz bescheiden aus, intern sei er angezeigten Verdachtsfällen nachgegangen, mit der Staatsanwaltschaft habe er nicht kooperiert.

Was folgt nun? Für Missbit-Sprecherin Jutta Lehnert ist klar, Bischof Stein habe durch Verhinderung von Strafverfolgung und geräuschlosem Versetzen von priesterlichen Tätern vertuscht, Taten verharmlost und Missbrauch in Kauf genommen. Auch das Verhalten des jetzigen Trierer Bischofs kritisiert sie. Seit 2010 wisse er um die Fälle in der „Stein-Zeit“, er habe vorgezogen, zu schweigen.

Lehnert sagt: „Ich habe Bischof Stein persönlich gekannt.“ Er habe die Jugendarbeit gefördert wie kein anderer Bischof. Dieser große Widerspruch sei für sie ein Rätsel. Die Fassade der Kirche sei dem damals obersten Seelsorger im Bistum Trier wohl wichtiger gewesen als Kinder vor großen Verletzungen zu schützen.

Missbit fordert seit langem die Umbenennung des Bischof-Stein-Platzes. Der Stadtrat lehnte entsprechende Anträge bisher ab. Ein Sprecher der Stadt Trier sagt auf TV-Anfrage, es sei davon auszugehen, dass das Thema auf der Tagesordnung der nächsten Stadtratssitzung stehen werde.

Mehr Tempo bei Transportwegen für Wasserstoff

MAINZ/DÜSSELDORF (dpa) Die rheinland-pfälzische Ministerpräsidentin Malu Dreyer hat sich dafür ausgesprochen, die Planung von Transportleitungen für Wasserstoff zu beschleunigen. „Es ist essenziell, dass wir die Dinge mit Geschwindigkeit vorantreiben“, sagte die SPD-Regierungschefin der Deutschen Presse-Agentur. „Wir müssen in allen diesen Projekten so schnell werden wie bei den LNG-Terminals an der Nordseeküste.“ Bereits an diesem Samstag wird in Wilhelmshaven ein Importterminal für Flüssigerdgas (LNG) in Betrieb genommen.

Der Transport von Wasserstoff habe für alle energieintensiven Unternehmen in Rheinland-Pfalz eine große Bedeutung, sagte Dreyer. „Die Nachfrage nach Wasserstoff wird so groß sein, dass es dafür auch ein wirtschaftliches Interesse und Geschäftsmodelle gibt.“ Rheinland-Pfalz sei da auf einem guten Weg. So habe Wirtschaftsministerin Daniela Schmitt (FDP) für den Transport von Wasserstoff auch die Binnenhäfen am Rhein im Blick. Ebenso wie Nordrhein-Westfalen setzt Rheinland-Pfalz auf den Transport von Gas und Wasserstoff über Belgien. Die dortigen Pipelines sollten weiter ertüchtigt werden, wie sie aus Gesprächen mit der belgischen Regierung wissen, sagte Dreyer. Der NRW-Europaminister Nathanael Liminski (CDU) warf der Bundesregierung vor, sich bei der Sicherung der Energieversorgung „zu einseitig in Richtung Norddeutschland“ zu konzentrieren. Vernachlässigt würden dabei „die großen Potenziale, die sich über unsere Nachbarn im Westen bieten“.

Daumen runter für Nahverkehr im Land: Deshalb gibt es schlechte Noten von Nutzern

Während sich das Land für den Ausbau des Nahverkehrs selber lobt, sind die Nutzerinnen und Nutzer von Bus und Bahn da anderer Meinung.

VON BERND WIENTJES

TRIER Zu wenig Busse und Züge, und die, die fahren, fahren nicht oft genug: Der Nahverkehr in Rheinland-Pfalz bekommt von den Nutzern ein schlechtes Zeugnis. Im Mobilitätsatlas, einer repräsentativen Umfrage im Auftrag der Allianz Pro Schiene, des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat, landet Rheinland-Pfalz im Vergleich der Bundesländer auf hinteren Plätzen.

Schlechte Noten für Nahverkehr in Rheinland-Pfalz

Nur 51 Prozent der Rheinland-Pfälzer fühlen sich gut angebunden mit Bus und Bahn. Nur in Mecklenburg-Vorpommern lag der Wert mit 44 Prozent noch schlechter. Ganz vorne liegen die Länder Bremen, Hamburg und Berlin. In den Nachbarländern von Rheinland-Pfalz – Saarland, Baden-Württemberg, Hessen und Nordrhein-Westfalen – sagten zwischen 66 und 76 Prozent der Befragten, dass sie sich gut angebunden fühlen mit Bus und Bahn.

Nicht ganz so schlecht schneidet Rheinland-Pfalz ab bei der Frage, ob die Menschen zufrieden sind mit der Entfernung zur nächsten Haltestelle oder zum nächsten Bahnhof. Mit 82 Prozent landet das Land im Vergleich der 16 Bundesländer auf dem viertletzten Platz. Ganz vorne auch bei dieser Frage wieder die Stadtstaaten, Berlin, Bremen und

Hamburg. Ebenfalls nur für Platz 13 reicht es für Rheinland-Pfalz bei der Frage nach der Anzahl der Abfahrten an der nächsten Haltestelle oder dem nächsten Bahnhof. 58 Prozent der hierzulande Befragten antworten darauf mit Ja. In Hamburg sind es 89, in Hessen 69 und im Saarland 61 Prozent.

Ernüchternd auch, dass laut der Befragung 38 Prozent der Ansicht sind, dass sich das Nahverkehrsangebot in den vergangenen fünf Jahren nicht verändert hat, jeder Dritte erlebte sogar eine Verschlechterung.

Auch bei Fahrradwegen herrscht laut Mobilitätsatlas in Rheinland-Pfalz Nachholbedarf. 38 Prozent der Bevölkerung stehen am eigenen Wohnort sichere Radwege zur Verfügung. 18 Prozent geben an, dass sie sich im Fahrradverkehr heute sicherer fühlen als vor fünf Jahren, 39 Prozent fühlen sich hingegen heute unsicherer.

Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken gefordert

Der BUND Rheinland-Pfalz sieht sich durch das schlechte Abschneiden des Landes bestätigt. Das Mainzer Verkehrsministerium habe in zurückliegenden Legislaturperioden im öffentlichen Nahverkehr zu wenig bewegt. „Für Straßen war immer Geld und Initiative vorhanden“, sagt die BUND-Landesvorsitzende, Sabine Yacoub. Als Beispiel für ein „wenig sinnvolles“ Projekt nennt sie unter anderem die A1 in der Eifel.

Aber: „Immerhin läuft unter der jetzt für den öffentlichen Verkehr zuständigen Klimaschutzministerin Katrin Eder so einiges an, was dringend vorangetrieben werden musste, wie die Elektrifizierung der Eifel- und der Ahrstrecke.“ Es sei wichtig, deutliche Verbesserungen im Nahverkehrsangebot zu erreichen, um damit mehr Menschen in Busse und Bahnen zu bekommen, sagt BUND-Landesvize Michael Carl. „Nur mit einem guten Angebot kann der ÖPNV zum Rückgrat der Mobilitätswende werden.“

Die Umweltschutzorganisation sieht durchaus Potenzial für einen Ausbau des Zugverkehrs, etwa durch Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Bereits vor zwei Jahren nannte der BUND in einem Forderungskatalog einzelne Strecken, auf denen mittelfristig wieder Züge fahren sollten. In der Region sollten aus Sicht des BUND folgende Bahnstrecken reaktiviert werden: Westeifelbahn von Gerolstein nach Prüm, Gerolstein nach Kaisersesch, Hunsrückbahn von Langenlonsheim nach Hermeskeil sowie die Hochwaldbahn von Hermeskeil nach Trier (als S-Bahn-Verbindung nach Ruwer). Andere Strecken sollten zusätzliche Gleise erhalten, wie etwa die von Konz nach Luxemburg (der BUND plädiert dafür, den neben der Schiene verlaufenden Radweg auf der Moselbrücke wieder zur Bahnstrecke zu machen).

Die Organisation begründet den

Ausbau des Schienennetzes damit, „eine deutliche Steigerung der Bahnkilometer“ erforderlich sei, um eine Verkehrswende zu erreichen. Die Nutzung des Neun-Euro-Tickets habe gezeigt, dass der Zuspruch an Reisenden mit dem vorhandenen Angebot kaum zu bewältigen gewesen sei. Es sei unabdingbar, dass „nicht nur mehr Züge auf vorhandenen Strecken eingesetzt werden, sondern auch eine Reihe von Bahnlinien reaktiviert, ausgebaut und elektrifiziert werden“, so der BUND.

Unterstützung erhalten die Umweltschützer von der CDU-Fraktion im Landtag. „Der Bus und die Bahn genießen bei dieser Landesregierung keine Priorität“, sagt auch Markus Wolf, Obmann im Mobilitätsausschuss. In Rheinland-Pfalz würde im bundesweiten Vergleich zu wenig Geld in den Nahverkehr fließen, kritisiert er. Im rheinland-pfälzischen Mobilitätsministerium hingegen ist man der Meinung, auf dem richtigen Weg zu einer Mobilitätswende zu sein. Das Ministerium überweise 15,7 Millionen Euro für das laufende Jahr an die vier Verkehrsverbände, um damit die höheren Kosten der Verkehrsunternehmen und die gestiegenen Löhne der Busfahrer ausgleichen zu können.

„Es ist notwendig, dass Busfahrten und Busfahrer angemessen bezahlt werden. Die Mobilitätswende kann nur unter guten Rahmenbedingungen gelingen“, sagte Staatssekretär Michael Hauer.

SPD drängt im U-Ausschuss auf Beweise

MAINZ (dpa) Der Untersuchungsausschuss hat in seiner letzten Sitzung in diesem Jahr vier Helfer sowie zwei Mitarbeiter aus dem Innenministerium zum Management der Flutkatastrophe befragt. Nach Einschätzung der Freien Wähler hat vor allem die Vernehmung zweier Mitarbeiter des Deutschen Roten Kreuzes (DRK) „erneut gezeigt, dass man von Seiten des Landes hätte besser auf die Bewältigung der Katastrophe vorbereitet sein können“. Der Obmann der SPD-Fraktion, Nico Steinbach, sagte dagegen: „Der Erkenntnisgewinn war sehr gering.“ Er forderte: „Wir sollten die Beweisaufnahme jetzt bald schließen.“ Der Landtags-Untersuchungsausschuss hat bisher noch zwei Termine im Januar festgelegt. In der ersten Sitzung des neuen Jahres, am 13. Januar, soll die wegen Krankheit verschobene Vernehmung der Staatsanwaltschaft nachgeholt werden. Außerdem sind der Leiter des Lagezentrums des Innenministeriums sowie ein Zeuge zu den Hubschraubervideos der Polizei aus der Flutnacht geladen, wie der Ausschussvorsitzende Martin Haller (SPD) ankündigte. Es werde ferner um Hilfsangebote privater Helfer und deren Koordination gehen. Die Themen für den 20. Januar stehen noch nicht fest. Es wird aber damit gerechnet, dass die Opposition weiterhin darauf drängt, Ministerpräsidentin Malu Dreyer (SPD) noch ein zweites Mal zu hören.

Produktion dieser Seite:
Heribert Waschbüsch