

ZUR ERINNERUNG AN DIE GETÖTETEN MENSCHEN
DURCH DIE
FLUSKATASTROPHE VON RAMSTEIN AM 28.8.1988

*Den Toten,
den Hinterbliebenen,
den Überlebenden
sowie
allen bekannten und
unbekannten Helden der
Katastrophe von Ramstein
gewidmet*



bei der Wahl meines (Foto-)Standortes immer bewusst.

Als Autor geht mein besonderer Dank an den Zeitzeugen und Ramstein-Überlebenden Roland Fuchs sowie an das Ehepaar Sybille und Hartmut Jatzko, das im Jahr 1988 gemeinsam mit dem Seelsorger Heiner Seidlitz die Nachsorgegruppe der Ramstein-Opfer ins Leben rief.

Mein Dank für die Unterstützung und das geduldige Beantworten meiner schier unzähligen Fragen gilt gleichfalls Willibald Siart, Dr. Klaus-Peter Wresch, Dr. Harald Uhlemann, Generalmajor a. D. Karl Gruber, Heike Becker und vielen weiteren Menschen, die durch ihr Mitwirken dieses Projekt überhaupt erst ermöglicht haben – stellvertretend für sie alle sei Wolfgang Jarisch genannt, dessen Fotos und persönliche Schilderungen vom Flugtag 88 eine wertvolle Bereicherung für dieses Buch darstellen.

Ein großes Dankeschön richte ich auch an den Südwestrundfunk, der mir gestattet hat, für dieses Buch Standbilder aus seinem Videomaterial vom Flugtag zu verwenden.

Die für dieses Projekt geführten Interviews wurden im Sinne der Qualitätssicherung und der journalistischen Sorgfalt vor Drucklegung des Buches von den Protagonisten gegengelesen und explizit autorisiert.

Das Flieger-Volksfest

„Ich suchte in dem Chaos meine fünfjährige Tochter Nadine und fand sie brennend auf dem Boden liegen. Verzweifelt versuchte ich, die Flammen zu ersticken. Doch ich war selbst schwer verletzt und meine Kleidung mit Kerosin aus der abgestürzten Maschine völlig durchtränkt. Gegen die Flammen auf Nadines Körper hatte ich mit bloßen Händen kaum eine Chance. So gelang es mir nur mit großer Mühe, die Flammen etwas einzudämmen, zumal meine Hände dabei auch wieder Feuer fingen. Zwischendurch hielt ich immer wieder Ausschau nach meiner Frau Carmen. Unter den vielen Verbrannten war sie aber nicht zu erkennen, weil alles schwarz war und man sich somit auch nicht an Kleidungsstücken orientieren konnte. Ich versuchte mich auf meine kleine Tochter zu konzentrieren, hob sie auf und drückte sie an mich, weil ihre Kleidung immer noch etwas brannte. Sie hörte nicht auf zu schreien. Plötzlich kamen ein paar Amerikaner – ich weiß nicht mehr, ob Soldaten oder Zivilisten – die mich festhielten, während einer von ihnen mir meine Tochter wegnahm und einfach fortlief. Ich versuchte mit aller Kraft mich loszureißen, doch die zwei die mich festhielten waren stärker. Das letzte, was ich von Nadine sah, waren ihre Arme, die sie nach mir ausstreckte. Ich wurde dann wohl bewusstlos.“

So schildert der Überlebende Roland Fuchs die dramatischen Momente unmittelbar nach dem Absturz

Flugplatzgelände abspielen, wo sich kein unbeteiligter Besucher aufhält“.



Das Cover des Programmheftes vom Flugtag 1988. – Scans vom Programmheft: ZVg / Wolfgang Jarisch

Obwohl das Wetter zunächst eher neblig war und erst später aufklarte, strömten sukzessive etwa 350.000 Besucher auf das Gelände der Ramstein Air Base – ein Wert, den bis heute weltweit keine andere Flugschau an einem einzigen Tag erreicht. Zum Vergleich: Die seit 1997 regelmäßig stattfindende Airpower im österreichischen Zeltweg, mittlerweile immerhin die größte Flugschau Kontinentaleuropas, kommt an zwei Tagen zusammen auf rund 300.000 Besucher.

4 deutsche Pfleger und 160 Sanitätshelfer. Auf der gesamten Air Base waren 8 Erste Hilfe Stationen eingerichtet. Das US-Militär hielt insgesamt 9 Krankentransportwagen (KTW) vor, das DRK 4. Außerdem stellte das Deutsche Rote Kreuz noch 2 Notarzteinsetzfahrzeuge, auch NEF genannt, sowie 3 Rettungstransportwagen (RTW) und hielt zudem 5 weitere KTW sowie 5 Behelfskrankentransportwagen (B-KTW) in Bereitschaft.

Im auf Englisch und Deutsch gehaltenen Programmheft der Veranstaltung richtete der Kommandant der US Air Force, Brigadier General Lawrence E. Boese, folgende Grußworte an die Besucher: „Willkommen beim Flugtag 1988. Die Frauen und Männer der 316. Luftlandedivision betrachten es als Ehre, Ausrichter dieses jährlich stattfindenden Ereignisses zu sein – eine lange Tradition auf dem Luftwaffenstützpunkt Ramstein. Unsere Truppenangehörigen sind stolz auf ihren Fliegerhorst und freuen sich sehr darauf, neue Bekanntschaften zu schließen. Gleichzeitig werden Sie die stattlichsten Flugzeuge und besten Piloten der Welt sehen. Dabei bietet sich auch die Gelegenheit, unseren deutschen Gastgebern aufrichtig Dank für ihre tatkräftige Unterstützung und echte Freundschaft zu sagen. Wir hoffen, dass Sie Ihren Besuch beim Flugtag 1988 mit seiner Atmosphäre internationaler Kameradschaft und guten Willens genießen.“

Unter den Gästen befanden sich hauptsächlich Deutsche und US-Amerikaner, aber auch aus anderen europäischen Ländern reisten Luftfahrtenthusiasten, Fotografen und Planespotter teils extra mit Bussen an, um sich das Spektakel nicht entgehen zu lassen. Selbst aus Österreich waren einige luftfahrtbegeisterte junge Männer nach Ramstein gekommen – unter ihnen der spätere Airchief des Österreichischen Bundesheeres, Karl Gruber, mit einigen Freunden.



Rund 350.000 Besucher tummelten sich auf der Air Base Ramstein. – Foto: Wolfgang Jarisch

der ersten Seite dieses Fact Sheets, das Wolfgang Jarisch bis heute aufgehoben hat, finden Sie auf Seite 32.

Die Boeing B-52, von ihren Besatzungen liebevoll „BUFF“ für „Big Ugly Fat Fellow“ oder „Big Ugly Fat Fucker“ genannt, hob 1952 zum ersten Mal ab und bildet noch heute das Rückgrat der strategischen Bomberverbände der US-Streitkräfte. Als Reaktion auf den völkerrechtswidrigen russischen Angriffskrieg auf die Ukraine verlegten die USA im Jahr 2022 mehrere ihrer B-52 nach Europa und führten damit wiederholt demonstrativ Flüge entlang der NATO-Ostflanke durch.



Die B-52 des Strategic Air Command der USAF war einer der Stars, doch ihr Flight Display wurde kurzfristig abgesagt.

– Foto: Wolfgang Jarisch

Erfahrener Solopilot

Der Pilot der Solomaschine (Pony 10) der Freccie Tricolori, Oberstleutnant Ivo Nutarelli, gehörte ohne den geringsten Zweifel zur Elite der italienischen Luftwaffenpiloten.



Solopilot Ivo Nutarelli – Foto: Public Domain

Am 23. März 1950 geboren, trat Nutarelli im Jahr 1970 in die Luftwaffe ein und begann seine Kampfpilotenausbildung. Das Training für Jets absolvierte er unter anderem auf dem Muster Aermacchi MB-326. Später wurde Nutarelli Pilot sowie Fluglehrer auf dem legendären Lockheed F-104 Starfighter. Stationiert war Nutarelli bei der 20° Gruppo in Grosseto. Als diese Einheit im Jahr 1980 ein Displayteam aus vier zweisitzigen TF-104 Starfighter

Während das Manöver bei dem die beiden Teilformationen ihr Herz mit weißem Rauch in den Himmel zeichneten nach Plan verlief, wich Nutarelli von seiner ursprünglich geplanten Flugbahn ab.

Zu diesem Zeitpunkt hatte Marc Heesters seine Kamera wieder aus der Fototasche geholt, um Aufnahmen von dieser optisch spektakulären Figur zu machen. Roland Fuchs, seine Frau Carmen und die gemeinsame Tochter Nadine befanden sich gerade auf dem Rückweg zu ihrem Auto. „Wir hatten Nadine in die Mitte genommen, damit wir sie inmitten der Menschenmassen nicht verlieren konnten“, lässt Roland Fuchs die letzten Momente vor dem Unfall vor seinem geistigen Auge noch einmal Revue passieren.

„Lieber Gott, lass das nicht passieren!“

Der Polizist Olaf Hirsch sah die Katastrophe zu diesem Zeitpunkt bereits kommen: „Ich hab’ etwa im 45-Grad-Winkel zu dieser Maschine gestanden, die dann später in diese Publikumsmenge hinein geflogen ist, so, dass ich von der Beobachtung her einen sehr guten Winkel hatte und hab’ ganz früh festgestellt, dass das nicht reichen kann. Ich konnte sehen, dass die Höhen, die Abstände nicht stimmen und hab’ noch gerufen: ‚Lieber Gott, lass das nicht passieren, was jetzt passiert!‘“

Die Katastrophe

Um 15:44 Uhr erreichte der 38-jährige frühere Starfighter-Flieger Ivo Nutarelli trotz seiner großen Erfahrung den Kreuzungspunkt nicht nur vier Sekunden zu früh, sondern auch deutlich zu niedrig – nämlich auf der gleichen Höhe wie die beiden sich von links und rechts in rasendem Tempo nähernden Teilformationen. Plötzlich ein ohrenbetäubender Knall – die von Ivo Nutarelli pilotierte MB-339A mit dem Rufzeichen Pony 10 kollidierte in einer Flughöhe von etwa 40 Metern über dem Boden mit dem rechten Höhenruder mit dem Cockpit von Pony 2, die von Hauptmann Giorgio Alessio gesteuert wurde, wodurch Alessio vermutlich augenblicklich getötet wurde.



Der Augenblick nach der Kollision: Rechts die brennende Solomaschine von Ivo Nutarelli. – Foto: Marc Heesters

Das offene Zelt

Franz Pfaffenrath wiederum verkaufte nahe der Absturzstelle zusammen mit seiner Frau an einem kleinen Stand Burger, Coca Cola und Eis, als Pony 10 nur etwa 50 Meter von ihm entfernt einschlug. Auch sein 13-jähriger Sohn war damals dabei, denn der konnte Englisch und sollte die Eltern beim Verkauf der Snacks an die Amerikaner mit seinen Sprachkenntnissen unterstützen. Mehr als 30 Jahre später erinnerte er sich in einem Interview mit der Journalistin Rebecca Singer von der „Rheinpfalz“ an diese dramatischen Momente: „Wir hatten ein Zelt aufgebaut, ohne Wände und das war unser Glück. Denn dadurch konnten wir in alle Richtungen weglaufen. Als das Flugzeug in die Leute reingeschlittert ist, sind wir in die entgegengesetzte Richtung gelaufen. Und dann, wie bei der Bundeswehr auch, gab ich das Kommando: ‚Alles in Deckung, Kopf runter, alles flach hinlegen!‘“

Damit reagierte Pfaffenrath instinktiv richtig, denn dadurch reduzierte er für sich und seine Familie das Risiko, von herumfliegenden Trümmerteilen, die wie Granatsplitter wirkten, verletzt oder gar getötet zu werden. „Dann kam regelrecht eine Explosion. Man hat nur Feuer gesehen, und dann kamen die Leute aus dem Feuerball komplett abgebrannt raus, Kleider weg, alles weg. Dann haben wir versucht, diesen Menschen zu helfen. Wir haben die Klapptische genommen und die Verletzten dort drauf gelegt und mit unserem Eis gekühlt.“

Bilanz des Grauens

An diesem 28. August starben 34 Menschen sofort auf der Air Base – darunter die drei Piloten der Frece Tricolori, der 16-jährige Mario Witt und Carmen Fuchs. Die meisten der Toten waren durch das abstürzende Flugzeug oder herumfliegende Trümmerteile erschlagen worden, ehe sie verbrannten. Kripo-Mann Franz Leidecker dazu im Jahr 2018: „Es ist schwierig zu beschreiben, aber die häufigste Todesart war das Abdecken des Schädeldachs. Das Feuer kam erst hinterher.“ Bei 8 weiteren Patienten wurde der Tod bei der Einlieferung ins Krankenhaus festgestellt, womit am 28. August 1988 insgesamt 42 Todesopfer als Folge der Flugtagkatastrophe zu verzeichnen waren.

Über die Zahl der Verletzten gibt es keine gesicherten Angaben. Mitunter ist von 450 Schwerverletzten und etwas mehr als 500 Leichtverletzten die Rede. Die „Frankfurter Allgemeine“ schrieb am 28. August 2013 in einem Bericht zum 25. Jahrestag der Katastrophe von 1.000 Verletzten, „davon 350 schwer“.

Der Arzt Dr. Harald Uhlemann führte gemeinsam mit mehreren Kollegen nach dem Unglück unter großen Schwierigkeiten Erhebungen zur Zahl der Opfer durch (siehe auch Interview auf Seite 317 dieses Buches) und nennt in seinem auf den Juli 1989 datierten Bericht, der dem Autor vorliegt, 443 Patienten, die verletzt in Krankenhäusern behandelt wurden. Davon wurden 129 als schwer verletzt klassifiziert. Die



Marion (†) und Helmut Rolbes (†), die ihre Tochter Melanie (10) verloren, am Gedenkstein, 1998. – Foto: ZVg / Archiv Jatzko



Teilnehmer der Nachsorgegruppe bei der Beerdigung von Marion Rolbes im Jahr 2004. – Foto: ZVg / Archiv Jatzko

Die Jatzkos und Heiner Seidlitz bieten die psychologische Betreuung für Betroffene übrigens ehrenamtlich und unentgeltlich an – sowohl der deutsche Staat als auch das US-Militär haben bis dato keinerlei Kosten für die psychologische Behandlung der Opfer des Flugtages übernommen.

Verschwörungstheorien

Der Umstand, dass viele Überlebende und Hinterbliebene das Vertrauen in die offiziellen mit der Causa befassten deutschen und US-amerikanischen Stellen verloren, war der ideale Nährboden für eine Verschwörungstheorie, wonach die Kollision der drei Jets in Ramstein von militärischen Geheimdiensten absichtlich verursacht worden sei, um zwei der italienischen Piloten zu töten.

Um die Hintergründe dieser abstrusen Theorie zu verstehen, muss man bis ins Jahr 1980 zurückgehen, genauer gesagt zum 27. Juni 1980. Damals wurde die DC-9-15 (Registrierung I-TIGI) der italienischen Fluggesellschaft Itavia versehentlich mutmaßlich von westlichen Kampffjets, die wohl in einen Luftkampf mit libyschen MiG 23 verwickelt waren, abgeschossen. Alle 81 Menschen an Bord des Verkehrsflugzeuges kamen ums Leben. Außerdem starb mindestens ein libyscher Pilot, dessen MiG 23 ebenfalls abstürzte.

Wer die tödlichen Raketen abfeuerte, konnte nie geklärt werden – sehr wahrscheinlich waren es französische oder US-amerikanische Jets. An jenem schicksalhaften Abend befanden sich – bevor es zum Luftkampf kam – auch wenigstens zwei italienische Abfangjäger in der Luft, welche die libyschen Maschinen wohl entdeckt hatten und deshalb Luftalarm auslösten, dann jedoch ohne weitere Maßnahmen zu ihrer Basis zurückkehrten.

Davon waren allein drei Vorfälle auf Kollisionen in der Luft zurückzuführen. In einem Fall stürzte die Maschine ab, weil der Pilot aufgrund der G-Kräfte das Bewusstsein verloren hatte.

Und bereits im Vorfeld – etwa zwei Monate vor dem Ramstein-Unglück – waren zwei F-16 der US-Streitkräfte auf einem Routineübungsflug über Nackenheim ebenfalls in der Luft kollidiert und abgestürzt. Eine Schule entging dem herabstürzenden Trümmerregen der beiden verunglückten Kampffjets nur knapp.

Ganz aktuell: Am Donnerstag, den 15. Juni 2023, kam es bei einem Trainingsflug der Patrouille Suisse in der Schweiz zu einer Kollision von zwei Jets des Typs F-5 Tiger in der Luft – nur durch viel Glück stürzten die beiden Maschinen nicht ab, die Piloten kamen mit dem Schrecken davon.

Zurück zu den Frecce Tricolori: Mehr als 20 Jahre nach Ramstein, im November 2008, verunglückte Stefano Rosa, als er mit einer einmotorigen Propellermaschine des Kunstflugteams „Breitling Devils“ in ein Wohnhaus stürzte. Rosa war beim Flugtag in Ramstein Pilot der Staffel gewesen, konnte jedoch nach dem Unglück sicher in Sembach landen.

Und am 29. April 2023 stürzte der Frecce Tricolori Pilot Hauptmann Alessio Ghersi (34) in seiner Freizeit mit einem UL-Flugzeug in Italien ab. Ghersi und sein

Der 30. Jahrestag

Am 28. August 2018 fand anlässlich des 30. Jahrestages des Flugtagunglücks von Ramstein eine große Gedenkveranstaltung statt. Bereits zu früheren „runden“ Jahrestagen hatte es entsprechende offizielle Gedenkfeierlichkeiten gegeben, doch jene zum 30. Jahrestag bildete den Abschluss. „Es ist wohl die letzte Veranstaltung dieser Art“, erklärte Psychotherapeutin Sybille Jatzko bereits im Vorfeld.

Nachdem ich schon seit Jahren zu diesem Thema recherchierte, stand ich mit Sybille Jatzko ebenso in Kontakt wie mit Roland Fuchs. Es war mir nicht nur ein journalistisches, sondern auch ein ganz persönliches Bedürfnis an der Veranstaltung teilzunehmen und so akkreditierte ich mich zunächst regulär als Berichterstatter für den 30. Jahrestag.

Kurz bevor es soweit war, erreichte mich dann das überraschende Angebot von Sybille Jatzko, ob ich als Fotograf der Nachsorgegruppe die Delegation der Betroffenen auch abseits der offiziellen Gedenkfeier am Nachmittag zur Absturzstelle auf die Air Base begleiten wolle.

Nach kurzem Zögern sagte ich zu, denn ich betrachtete dieses Angebot als Zeichen des Vertrauens, das sich zwischen uns nach der jahrelangen konstruktiven Zusammenarbeit aufgebaut hatte.

Der TV-Film

Bereits seit den 1990er Jahren gab es Pläne für einen Film über das Unglück. Doch das Projekt wurde über mehrere Jahrzehnte nicht umgesetzt.

Erst mehr als 30 Jahre nach dem Unglück von Ramstein wurde die Idee für den TV-Film von Verantwortlichen beim öffentlich-rechtlichen Rundfunk in Deutschland aufgegriffen. Damit sollte den Opfern, den Hinterbliebenen sowie den Überlebenden des Flugtages von 1988 ein würdiges Denkmal gesetzt werden. Von Anfang an wurden dabei Betroffene sowie die Nachsorgegruppe der Ramstein-Opfer beratend eingebunden, um die größtmögliche Authentizität zu erreichen, obwohl der Film explizit nicht als Dokumentation geplant war. Das Drehbuch musste sogar geändert werden, weil ein Feuerwehrmann seine ursprüngliche Zusage zur Unterstützung wieder zurückzog – die erneute intensive Beschäftigung mit den Ereignissen vom 28. August 1988 hätte den Mann zu sehr retraumatisiert.

Vom 13. Juli 2021 bis zum 24. August 2021 fanden die Dreharbeiten zum von der ARD produzierten TV-Film „Ramstein – Das durchstoßene Herz“ statt. Das Drehbuch stammte von Holger Karsten Schmidt, für die Umsetzung zeichnete der vielfach ausgezeichnete Regisseur Kai Wessel verantwortlich. Als Kameramann fungierte der preisgekrönte Altmeister

Interview Dr. Klaus-Peter Wresch

Notarzt Dr. Wresch war gemeinsam mit Pilot Jörg Schwarzmann vom Bundesgrenzschutz/Fliegerstaffel Mitte und Rettungssanitäter Werner Gödert vom DRK Ludwigshafen als Besatzung des in Ludwigshafen stationierten Rettungshelikopters Christoph 5 als erster von extern alarmierter Notarzt an der Unfallstelle.

Anlässlich des 35. Jahrestages der Tragödie sprach er mit mir über seine Erinnerungen an Ramstein und auch darüber, wie diese Katastrophe seinen weiteren Lebensweg beeinflusst hat. Nach insgesamt 37 Jahren ärztlicher Tätigkeit trat Dr. Wresch Ende Jänner 2020 als Ärztlicher Direktor des Sankt Vincentius Krankenhaus in Speyer, wo er zuvor 22 Jahre lang auch Chefarzt für Anästhesie und Intensivmedizin war, in den wohlverdienten Ruhestand.

Kurz darauf brach allerdings die Corona-Pandemie in Europa aus und der erfahrene Arzt stellte sich der Stadtverwaltung Speyer als medizinischer Fachberater zur Verfügung. Für dieses Interview nahm sich Dr. Wresch während eines Spanienurlaubes im April 2023 mehrere Stunden Zeit, wofür ich ihm zu großem Dank verpflichtet bin.



Dr. Klaus-Peter Wresch im Christoph 5, Aufnahme aus den 1980er Jahren. – Foto: ZVg / Archiv Dr. Wresch

Interview Willibald Siart

Willibald Siart aus Baden-Württemberg besuchte den Flugtag zusammen mit seinem Vater, seinem Bruder und einem Freund des Bruders. Der Buchhalter war damals 32 Jahre alt und kehrte als einziger lebend nach Hause zurück. Noch heute ist er von diesem Tag gezeichnet.

Patrick Huber (PH): „Herr Siart, es gab viele Motive für den Besuch des Flugtages. Was war es bei Ihnen?“

Willibald Siart (WS): „Ich war eigentlich überhaupt kein ausgesprochener Flugzeugfan oder Planespotter. Wohl aber war eine gewisse Faszination für die Technik und die Beherrschung dieser Technik durch den Menschen vorhanden. Und natürlich habe ich mich auch auf die gute amerikanische Eiscreme gefreut, die dort in Riesenportionen verkauft wurde. Mein Vater, mein Bruder, ein Freund meines Bruders und ich sind nach rund zweieinhalbstündiger Anreise gegen Mittag auf der Air Base eingetroffen. Es war eine stressfreie Fahrt, ohne Stau. Alles lief sehr entspannt ab.“

PH: „Was haben Sie dann gemacht?“

WS: „Weil die Flugvorführungen noch nicht begonnen hatten, haben wir uns zunächst einmal die ausgestellten Maschinen in Ruhe angeschaut und wie für so viele andere Besucher, waren auch für uns das

Interview Krankenschwester Heike Becker

Diplomkrankenschwester Heike Becker arbeitete zum Zeitpunkt des Flugtagunglücks von Ramstein gerade erst seit ein paar Wochen auf der Verbrennungsintensivstation 1 der BG Klinik Ludwigshafen. 35 Jahre später spricht sie darüber, wie sie die Auswirkungen dieser Tragödie damals erlebte.



Heike Becker als junge Krankenschwester, um 1988. –
Foto: ZVg / Heike Becker

Patrick Huber (PH): „Herr Dr. Uhlemann, zum Zeitpunkt der Katastrophe von Ramstein waren Sie 33 Jahre alt und standen am Anfang einer langen medizinischen Karriere. Was genau war neben der eingangs bereits erwähnten Forschungstätigkeit in dieser Zeit ihr Aufgabenbereich?“

Harald Uhlemann (HU): „Ich war an der Abteilung für Verbrennungen, Plastische und Handchirurgie beschäftigt und befand mich gewissermaßen in der ‚Warteschleife‘ für die Facharztausbildung zum Dermatologen.“

PH: „Sie haben an jenem 28. August 1988 selbst Brandverletzte aus Ramstein behandelt, dabei hatten Sie eigentlich frei. Wie kam das?“

HU: „Ich hörte, es muss wohl so 18:30, 19 Uhr herum gewesen sein, im Radio von einem Unglücksfall auf dem Flugtag. Sie müssen sich vorstellen, es gab damals weder Internet noch Handy und schon gar keine Smartphones wo man in Messenger-Gruppen miteinander vernetzt war. Da ich nur etwa 800 Meter von der Klinik entfernt wohnte, habe ich mich nach den Nachrichten umgehend per Festnetztelefon im Krankenhaus einsatzbereit gemeldet und mich auf den Weg dorthin gemacht. Nach meiner Erinnerung war ich gegen 19:30 Uhr in der Klinik. Auch zahlreiche andere Ärzte und Pflegekräfte, die aus den Nachrichten vom Unglück erfahren hatten, stellten sich aus Eigeninitiative in den Dienst um zu helfen. Denn

Interview Regisseur Kai Wessel

Der am 19. September 1961 in Hamburg geborene vielfach ausgezeichnete deutsche Film- und Fernsehregisseur Kai Wessel (2007 erhielt er etwa den „Bambi“ für seinen Zweiteiler „Die Flucht“, der das Schicksal der ostpreußischen Zivilisten 1945 schildert) inszenierte 2021 den dokumentarischen TV-Spielfilm „Ramstein – Das durchstoßene Herz“. Mit mir sprach er über die Entstehung dieses einfühlsamen Werkes, mit dem er den Opfern der Flugtagkatastrophe von Ramstein für alle Zeiten ein epochales filmisches Denkmal gesetzt hat.



Kai Wessel – Foto: Anatol Kotte

KW: „Absolut. Mit diesem Film habe ich als Regisseur, hat das gesamte Produktionsteam, eine ganz große Verantwortung für die Opfer und die Überlebenden des 28. August 1988 übernommen. Die Drehzeit war ausgesprochen intensiv und auch für die Schauspieler etwas derart Besonderes, dass sie selbst danach noch Verbindung gehalten haben.“

PH: „Herr Wessel, vielen Dank für das ausführliche Gespräch.“

KW: „Gerne, Herr Huber, danke für Ihr Interesse.“



Drehbuchautor Holger Karsten Schmidt (rechts) und Regisseur Kai Wessel (links) beim Festival des deutschen Films in Ludwigshafen im Jahr 2022. Dort war ihr Werk für den Rheingold Publikumspreis nominiert. – Foto: Dr. Klaus-Peter Wresch