

BUNDESWEHR

Stümperhafte Manöver

Ein Unfall in der Ostsee, bei dem zwei Soldaten ertranken, soll noch einmal untersucht werden. Sachverständige werfen der Marine grobe Fehler vor.

An die bürokratische Bearbeitung des Dramas in der eiskalten Ostsee hatte sich Wolfgang Scheffelman, 45, allmählich gewöhnt. Schließlich hatte der Mann aus Blomberg in Westfalen mit Gutachtern, Staatsanwälten und Leuten von der Bundeswehr seit dem 6. März vergangenen Jahres beinahe täglich zu tun – jenem Tag, an dem sein Sohn bei einem Marineunglück ertrunken war.

Ende November fand Scheffelman jedoch einen ganz ungewöhnlichen Brief im Postkasten. Die Ehefrau des ehemaligen Kommandanten der Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ klagte darin über das Leid, das er ihrer Familie bereite. Sie werde nicht fertig mit den Vorwürfen Scheffelmans, der Kapitän des Schiffes trage



Vater Scheffelman
Nicht Rache, sondern Aufklärung

Schuld am Tod seines Sohnes. Und sie könne nicht verstehen, „warum Sie meinen Mann dafür bestraft sehen wollen“.

Ihm gehe es gar nicht um Rache, sagt Scheffelman. Ihm gehe es um Aufklärung und vor allem darum, dass endlich jemand Verantwortung für den Tod seines Sohnes Samuel, 21, und des ebenfalls ertrunkenen Kameraden Stefan Paul, 22, übernehme. Deshalb habe er juristisch nicht locker gelassen, nachdem die Staatsanwaltschaft ein Verfahren wegen des Verdachts unterlassener Hilfeleistung eingestellt hatte.

Ein Jahr nach dem Tod seines Sohnes ist Scheffelman jetzt seinem Ziel ein großes Stück näher gekommen. Die tragischen Minuten des Nato-Manövers werden von der Justiz noch einmal aufgerollt.



Opfer Scheffelman, Grab in Blomberg: Über 20 Minuten in eiskaltem Wasser getrieben

Renommiertere Gutachter haben derart eklatante Verstöße bei den missglückten Rettungsversuchen der in einem ausgesetzten Beiboot gekenterten Soldaten festgestellt, dass nicht allein der Kommandant die neuen Ermittlungen fürchten muss. Die Sachverständigen kommen auch zu einem für die Seestreitkräfte insgesamt fatalen Schluss: Die Marine bringt durch mangelhafte Sicherheitsausrüstung ihre Soldaten leichtfertig in Lebensgefahr.

Ein vereidigter Schiffbau-Sachverständiger aus Wilhelmshaven monierte, dass das Rettungsboot nicht einsetzbar war und keine Wärmeschutzanzüge vorgesehen waren. Solche Schlampereien seien nur möglich, fasst der Gutachter zusammen, weil die Marine nicht den internationalen Sicherheitsvorschriften unterliege: „Einem Handelsschiff im Zustand der Fregatte wäre durch jede Hafenstaatenkontrolle ein Auslaufverbot erteilt worden.“

Solch ein Unglück wie vor Rügen war laut Experten programmiert. Denn die Ausrüstung der Fregatte war Standard bei der Marine. Ohne wärmende Spezialanzüge, wie sie etwa die Briten tragen, gibt es in drei Grad kaltem Wasser kaum eine Überlebenschance. Der Körper kühlt schon nach fünf Minuten derart aus, dass kleinste Handgriffe nicht mehr möglich sind. Die wären aber bei der komplizierten Konstruktion der Rettungsweste notwendig gewesen, um den integrierten Kälteschutz herauszuziehen. Nach über 20 Minuten im Wasser war Scheffelman so erschöpft, dass er ertrank. Inzwischen hat die Marine begonnen, die untauglichen Westen auszutauschen.

Letztlich, urteilt einer der Gutachter, der früher als Kapitän selbst große Schiffe lenkte, sei Samuel Scheffelman auch noch ein Opfer „stümperhafter Manöver während der Rettungsmaßnahmen“ geworden. Die Militärs hätten die internationale Übung in der Ostsee vorher gewissenhafter vorbereiten und prüfen müssen. Bei einem Seenotfall, wie er hier

vorgelegen habe, wäre es zudem die Pflicht aller beteiligten Schiffe gewesen, sich aktiv an der Rettung zu beteiligen. Stattdessen habe sich die deutsche Fregatte passiv verhalten: „Aus seemännischer Sicht ist das Verhalten der „Mecklenburg-Vorpommern“ vollkommen unverständlich, die Rettung der eigenen Besatzungsmitglieder, die in eisiger See treiben, anderen zu überlassen.“

An Bord der Fregatte hatte es schon während des Unglücks Unmut gegeben. Soldaten standen bereit, das Rettungsboot ins Wasser zu lassen. Doch der entscheidende Befehl der Führung kam nicht. Ein Offizier: „Der Navigationsmeister hat immer die Minuten angesagt, die sich die Verunfallten bereits im drei Grad kalten Wasser befanden. Als er bei sieben Minuten war und nichts passierte, wurde mir bewusst, dass hier etwas nicht richtig läuft.“

Der Kommandant habe sich „fehlerhaft verhalten“ heißt auch das eindeutige Fazit der 427-seitigen Havarieakte, die ein Marineausschuss erstellte. Das juristische Verfahren wurde dennoch eingestellt. Das Aussetzen des Rettungsbootes hätte „zweifelloso die Chancen einer Rettung verbessert“, meinte der Oldenburger Generalstaatsanwalt, „dass dadurch der Tod aber ‚sicher‘ verhindert worden wäre, ist nicht feststellbar.“

Damit wollte sich Scheffelman nicht zufrieden geben. Auf seinen Antrag hin geschah, was für seinen Anwalt Peter Wüller in der Rechtsprechung „äußerst ungewöhnlich ist“: Das Oberlandesgericht Oldenburg stieg selbst in die Recherche ein.

Vor allem will das Gericht Aufklärung über den Ablauf der missglückten Rettungsaktion. Denn bei dem unzureichenden Kälteschutz könnte es oberstes Gebot gewesen sein, schreibt der Strafsenat, „die Soldaten unter Einsatz aller zur Verfügung stehenden Mittel schnellstmöglich aus dem Wasser zu bringen, wobei gleichsam jede Sekunde zählte“.

UDO LUDWIG



CHRISTIAN G. IRRGANG (R.)

CHRISTIAN G. IRRGANG