

KATASTROPHEN

Die Alptraum-Bohrung

Wen trifft die Schuld am Öldesaster im Golf von Mexiko? Zeugenaussagen und Gutachten erlauben eine detaillierte Rekonstruktion – und offenbaren fatale Fehler der beteiligten Firmen. Schlamperei, Missmanagement und Fahrlässigkeit machten die Katastrophe erst möglich.



CHIP SONOBEILLA / AFP (L.); POLANS / STUDIO X (R.)

Industrieobosse bei einer Anhörung des US-Kongresses*, brennende Ölbohrinsel „Deepwater Horizon“: Es entsteht das Bild einer Branche, die

Micah Sandell saß in seinem Portal-Kran, als die erste Explosion über die Bohrinsel fegte. Der 40-Jährige wurde aus seinem Sitz nach hinten geschleudert. Feuer umhüllte seine Kabine. Wie in Trance hielt er seine Hände über den Kopf. Den sicheren Tod erwartend, sandte er ein Stoßgebet zum Himmel. Dann wurde er gewahrt, dass der Feuerball über ihn hinweggeschossen war.

Sandell raffte sich auf, riss die Kabinentür auf und hastete die enge Wendeltreppe hinab. Auf halber Strecke erwischte ihn die Druckwelle der zweiten Explosion. Mehr als drei Meter fiel er in die Tiefe. Irgendwie kam er trotzdem wieder auf die Beine und rannte los. „Um mich herum auf dem Deck sah ich nichts als Feuer“, erinnert sich der Ölarbeiter aus Leesville im US-Bundesstaat Louisiana, „es gab keinen Rauch, nur Flammen.“

Zwei Detonationen erschütterten am 20. April dieses Jahres die Ölbohrplattform „Deepwater Horizon“ vor der Südküste Louisianas. Elf Menschen starben in dem Flammeninferno. Als das brennende Wrack zwei Tage später im Wasser des Golfs von Mexiko versank, brach das

Bohrloch am Meeresgrund auf. 105 Tage lang blutete die Erde, fast 780 Millionen Liter braunschwarzes Öl der Sorte „Louisiana Sweet Crude“ sprudelten ins Meer – nach der Golfkriegs-Ölpest die größte Ölkatastrophe der Geschichte.

Das Loch in etwa 1500 Meter Wassertiefe ist inzwischen gestopft. Die Küsten der US-Bundesstaaten Louisiana, Mississippi, Florida und Alabama sind bislang wie durch ein Wunder einer verheerenden Ölpest entgangen. Doch einige Fragen werden nun immer drängender: Wie konnte es zu der Katastrophe kommen? Wie genau verlief jener unheilvolle Dienstag, an dem die Bohrung mit der Kennung „API Well No. 60-817-44169“ außer Kontrolle geriet? Und wer trägt die Schuld an dem Desaster?

Dutzende Zeugenaussagen und Gutachten erlauben inzwischen die minutiöse Rekonstruktion der Ereignisse. Hunderte Seiten füllen allein die Protokolle des Untersuchungsausschusses des staatlichen

* BP-USA-Chef Lamar McKay, Transocean-Chef Steven Newman, Halliburton-Sicherheitschef Tim Probert am 11. Mai in Washington.

Minerals Management Service (MMS, inzwischen umbenannt in Bureau of Ocean Energy Management, Regulation and Enforcement) und der US-Küstenwache, der in dieser Woche zum vierten Mal tagt. Der US-Kongress hat Industrieobosse, Angehörige und Überlebende vernommen. Das US-Justizministerium ermittelt gegen die Verantwortlichen.

Offenbar wird nun, wie Schlamperei, Missmanagement und Leichtfertigkeit die Katastrophe erst möglich machten.

Vieles spricht dafür, dass die Ölarbeiter Gordon Jones, Aaron Dale Burkeen, Blair Manuel und Donald Clark nur deshalb sterben mussten, weil der Plattform-Betreiber BP und seine Vertragspartner fahrlässig ihre eigenen Sicherheitsstandards missachteten. Auch Jason Anderson, Karl Kleppinger und Shane Roshto könnten wohl noch leben, hätten nicht über Jahre US-Regierungsbehörden ein inzestuöses Verhältnis zur Ölindustrie gepflegt. Und der Tod von Stephen Curtis, Roy Wyatt Kemp, Dewey Revette und Adam Weise hätte wohl ebenfalls verhindert werden können, wenn technische Probleme der „Deepwater Horizon“, die



den schnellen Profit über das Leben ihrer Arbeiter stellt

lange vor der Katastrophe bekannt waren, ernst genommen worden wären.

Micah Sandell, der Kranführer, hat überlebt. Er gehört nun zu jenen, die sprechen. Die Zeugen zeichnen das Bild einer Branche, die den schnellen Profit über das Leben ihrer Arbeiter stellt und das Umweltdesaster als akzeptables Restrisiko einkalkuliert. Der Fall der „Deepwater Horizon“ führt die Hybris einer ganzen Industrie vor, die in der Tiefe der Ozeane unter technischen Herausforderungen arbeitet, die denen von Mondlandungen kaum nachstehen.

Mit dem Untergang der Ölplattform ging auch ein Stück des amerikanischen Traums von der Allmacht der Technik unter. Die Ölmanager hätten „eine Welt erschaffen, die sie sehr gut zu verstehen glaubten“, sagt Mark Blyth, Wirtschaftsprofessor an der Brown University in Providence, Rhode Island. Doch diese Welt „flog ihnen direkt ins Gesicht“.

◆

Der 20. April ist ein sonniger, fast windstiller Tag im Golf von Mexiko, rund 40 Meilen vor der Küste Louisianas. Die „Deepwater Horizon“ liegt wie ein träger

Wal auf dem Wasser. Sie ist eine der modernsten Tiefwasser-Bohrinseln der Welt, eine sogenannte Halbtaucher-Plattform, 121 Meter lang, 78 Meter breit und 41 Meter hoch, eine Art schwimmendes Seemannsheim mit Hubschrauber-Landepplatz, Kino und Fitnessräumen. Acht Strahlruder mit jeweils 7375 PS halten sie zentimetergenau auf Position. Noch bei acht Meter hohen Wellen und Winden in Sturmstärke kann sie sich computergesteuert stabilisieren und dabei kilometer-tief in die Erde bohren.

Erst im September 2009 trieb die Bohrinsel der Explorationsfirma Transocean ihren ultraharten Bohrer über neun Kilometer tief ins Gestein: Weltrekord. Nun arbeitet die „Deepwater Horizon“ bereits seit mehreren Monaten im Mississippi Canyon Block 252. Rund 4000 Meter unter dem Meeresgrund haben die Ingenieure das „Macondo“-Ölfeld angebohrt. Und dieser Dienstag ist ein großer Tag für die Crew. Denn die Bohrung ist fast fertig.

Kurz nach Mitternacht haben Experten der texanischen Ölzulieferfirma Halliburton die Zementierung des Bohrlochs abgeschlossen. Der Zement füllt den Spalt

zwischen dem Gestein und dem Bohrröhr, durch das später das Öl fließen soll. Er soll verhindern, dass außen am Bohrgestänge Gas in die Höhe schießt.

Zudem verplomben die Experten das Bohrröhr knapp über dem Ölreservoir mit einem Zementstöpsel. Eine Produktionsplattform soll später die vorbereitete Bohrung wieder öffnen und mit der Förderung des Öls beginnen.

10.30 Uhr: Vier BP-Manager treffen per Hubschrauber auf der Plattform ein. Sie kommen, um die Crew für ihre Verdienste um die Sicherheit der Plattform zu ehren, die als eine der zuverlässigsten in der BP-Flotte gilt. Außerdem wollen sie den Abschluss der Bohrung überwachen.

Die Arbeiter sind erleichtert, dass die Operation bald zu Ende sein wird. Vielen ist das Bohrloch No. 60-817-44169 schon länger unheimlich. „Bohrloch aus der Hölle“ nennen sie es. „Es gab dieses bedrohliche Gefühl“, erinnert sich Deckhelfer Daniel Barron. „Dieses Loch wollte nicht gebohrt werden; es schien so, als würden wir Mutter Natur herausfordern.“

Seit Februar schon bohrt die „Deepwater Horizon“ im Mississippi Canyon. Der

Fels ist porös. Der schwere Bohrschlamm hat die Risse im Stein weiter aufgedrückt und verschwindet kubikmeterweise im Gestein. Immer wieder hat das Bohrloch Gasblasen gerülpst. „Ich habe noch niemals an einer Bohrung gearbeitet, bei der so viel Gas aus dem Schlamm kam“, erinnert sich der Mechaniker Douglas Brown, mit über 20 Jahren Berufserfahrung einer der Veteranen auf der Bohrinsel. Der BP-Ingenieur Brian Morel bewertet das Bohrloch am 14. April in einer internen E-Mail als „Alptraum“.

Doch die BP-Oberen drängen. Schon 43 Tage liegt die „Deepwater Horizon“ hinter ihrem Zeitplan zurück. Längst hätte sie an anderer Stelle bohren sollen, eine Verzögerung, die den Ölkonzern bereits 21 Millionen Dollar gekostet hat. Mitarbeiter der Explorationsfirma Schlumberger, die die Zementierung mit einem sogenannten Cement Bond Log eigentlich noch testen sollten, schicken die angereisten BP-Manager kurzerhand wieder an Land – der erste fatale Fehler des Unglückstags.

11 Uhr: Die Verantwortlichen treffen sich zur Lagebesprechung. Es kommt zum Streit zwischen Jimmy Harrell, dem Offshore Installation Manager von Transocean, und dem BP-Manager Robert Kaluza. Dieser will den Bohrschlamm im Bohrloch möglichst bald durch Meerwasser ersetzen. Der Vorgang erleichtert es der später anrückenden Produktionsplattform, das Bohrloch wieder zu öffnen.

Doch Harrell hält diesen Schritt für verfrüht. Bohrschlamm gilt als eine der letzten Verteidigungslinien eines Bohrlochs, weil sein Gewicht aufsteigendes Öl oder Gas zurückhalten und dadurch den gefährdeten „Blowout“ verhindern kann. Salzwasser jedoch ist viel leichter. Zudem ist ein zweiter, im Bohrplan vorgesehener Zementpfropf noch nicht eingesetzt.

Es folgt ein heftiger Wortwechsel, ein „Tumult“, wie es Mechaniker Brown in einer der Anhörungen genannt hat. Der BP-Mann setzt sich schließlich durch. „Am Ende sagte er: ‚So wird es gemacht‘“, erinnert sich Brown. Immerhin gelingt es Harrell, einen zusätzlichen Drucktest durchzusetzen. Doch die Crew beruhigt das nicht. „Ich kann mich nicht erinnern, so etwas jemals gemacht zu haben“, soll Bohrmeister Dewey Revette laut Aussage des Überlebenden Daniel Barron gesagt haben.

Zu diesem Zeitpunkt hat Revette nur noch wenige Stunden zu leben.

14.15 Uhr: Die Ölarbeiter beginnen, den Bohrschlamm im Bohrloch gegen Meerwasser auszutauschen. Der Schlamm wird auf die „Damon B. Bankston“ gepumpt, ein 80 Meter langes Versorgungsschiff, das unweit der Plattform dümpelt. Doch es gibt Probleme. Interne Datenaufzeichnungen belegen erstmals gegen

16 Uhr, dass mehr Flüssigkeit aus der Bohrung herausquillt, als hineingepumpt wird. Gas scheint von unten nachzudrücken: Die Bohrung hat ein Leck.

17.05 Uhr: Die Arbeiter führen einen ersten sogenannten Negativen Drucktest durch. Sie verringern den Druck auf den Zementpfropfen im Bohrloch. Wenn der Pfropfen gut sitzt, sollte wie bei einer verkorkten Sektflasche nichts geschehen. Ist er undicht, quillt von unten Schlamm an ihm vorbei. Der Test scheitert. Die Bohrung spuckt rund 2000 Liter Flüssigkeit.

17.52 Uhr: Die Experten bemerken, dass Bohrschlamm auch aus der „kill line“ fließt, einem seitlichen Anschluss des sogenannten Blowout Preventer. Diese 450 Tonnen schwere, fünf Stockwerke hohe Batterie von Sicherheitsventilen kann den Ölfluss direkt am Bohrloch gleichsam abwürgen. Vor allem das „shear ram“ des Riesenventils ist die letzte Bastion gegen austretendes Öl und Gas.



Überlebender Harrell*
Tumult bei der Lagebesprechung

Es besteht aus einer massiven Scherbacke, die im Katastrophenfall ähnlich einer Kneifzange das Bohrloch kappen und hermetisch verschließen soll. Nur: Der Blowout Preventer der „Deepwater Horizon“ ist schlecht gewartet, das Hydrauliksystem leckt. Sicherheitsventile sind seit zehn Jahren nicht mehr vorschriftsgemäß geprüft worden. Schon Wochen zuvor sind zudem große Gummibrocken mit dem Bohrschlamm nach oben gespült worden – ein Indiz dafür, dass das Ringventil des Geräts schwer beschädigt wurde.

18.10 Uhr: Ein zweiter Negativer Drucktest beginnt, um zu prüfen, wie gut das Bohrloch verschlossen ist. Auch dieser Test gibt Grund zur Besorgnis. Einer eiternden Wunde gleich spuckt die Bohrung immer noch Schlamm aus.

19.10 Uhr: Die BP-Verantwortlichen Robert Kaluza und Donald Vidrine eilen auf das Bohrdeck, um die Lage zu disku-

tieren. Es gelingt, den Druck im Bohrloch zu stabilisieren.

19.55 Uhr: Das ganze Bohrteam ist überzeugt, dass der Test erfolgreich war. Ein BP-Gutachter spricht allerdings später von einer „sehr großen Anomalie“. Es sei ein „fundamentaler Fehler“ gewesen, die Messwerte zu ignorieren. Dennoch ersetzen die Arbeiter jetzt weiteren Bohrschlamm durch Meerwasser.

21.31 Uhr: Immer wieder rülpst das Bohrloch Gasblasen und Schlamm. Die Arbeiter halten die Bohrschlamm-Pumpe an. „Die Daten legen nahe, dass die Crew versucht hat, den Druck mechanisch zu kontrollieren“, heißt es später.

21.47 Uhr: Auf der Bohrplattform ist ein scharfes Zischen von Methan zu hören. In den nächsten zwei Minuten steigt der Gasdruck im Bohrloch dramatisch an.

21.49 Uhr: Eine Schlammfontäne schießt aus dem Bohrturm. Alwin Landry, Kapitän der zwölf Meter entfernten dümpelnden „Damon B. Bankston“, spricht später von „schwarzem Regen“, der auf die Decks niederpladdert. Landry warnt die „Deepwater Horizon“ per Funk und zieht sein Schiff 500 Meter zurück.

Dann, gegen 21.55 Uhr, bricht das Inferno los.

Vermutlich entzündet sich das Methan an einem Funken einer der Hauptmaschinen. Ein Flammenball schießt etwa 75 Meter in die Höhe. Vier Arbeiter auf dem Bohrdeck, unter ihnen Bohrmeister Revette, sterben wahrscheinlich sofort.

Deckhelfer Barron, zweifacher Vater aus Mooresville im US-Bundesstaat North Carolina, hat Glück. Er schafft es gerade noch durch eine Tür hinaus auf das Hauptdeck. Als er sich umdreht, steht bereits der gesamte Bohrturm in Flammen. Hoch oben auf dem Steuerbordkran sieht er Kranführer Aaron Dale Burkeen, der sich aus seiner Kabine kämpft. Barron beobachtet, wie der Mann im Licht der lodernden Flammen die Treppe hinunterhastet. Eine weitere Explosion schleudert ihn in die Luft, „als würde ein Kind ein Spielzeug“, erinnert sich Barron. Dampf schlägt Burkeens Körper auf dem Deck auf. Der 37-Jährige aus Philadelphia, Mississippi, Ehemann von Rhonda Burkeen und Vater zweier Kinder, kommt in den Flammen um. Es ist sein achter Hochzeitstag.

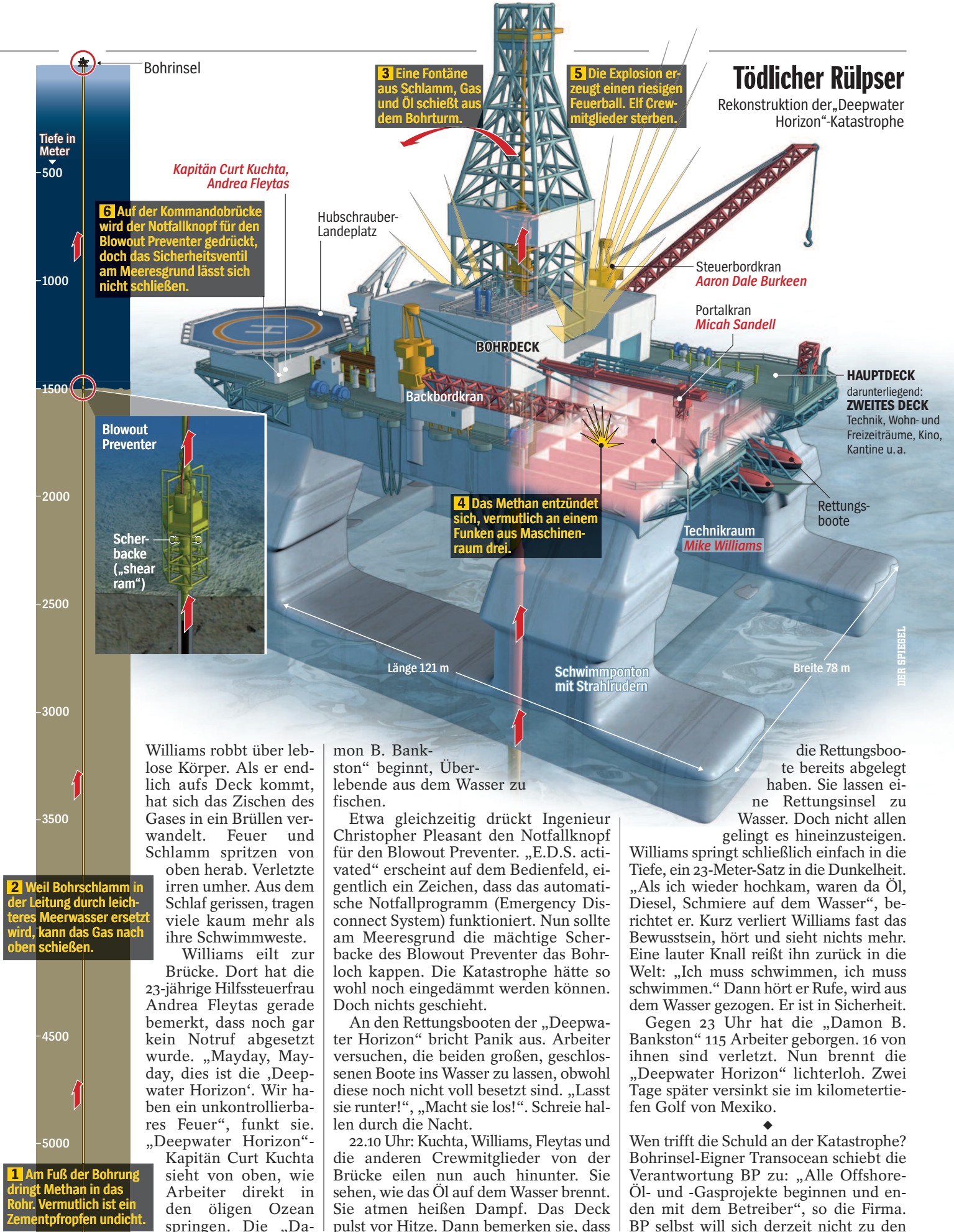
Gleichzeitig bricht unter Deck Chaos aus. Chefelektroniker Mike Williams hat gerade noch mit seiner Frau telefoniert, als die Explosion die Feuerschutztür seines Arbeitsraums aus den Angeln reißt: „Ich konnte nicht atmen, da war kein Sauerstoff.“ Er kriecht aus dem Raum, will sich gerade an der nächsten Tür hochhangeln, als ihn eine weitere Explosion erfasst und gegen eine Wand schleudert.

„Mein Arm funktionierte nicht mehr, mein Bein nicht, ich konnte nichts sehen, ich wusste nur, ich musste nach draußen.“

* Bei einer Anhörung am 27. Mai in Louisiana.

Tödlicher Rülps

Rekonstruktion der „Deepwater Horizon“-Katastrophe



Williams robbt über leblose Körper. Als er endlich aufs Deck kommt, hat sich das Zischen des Gases in ein Brüllen verwandelt. Feuer und Schlamm spritzen von oben herab. Verletzte irren umher. Aus dem Schlaf gerissen, tragen viele kaum mehr als ihre Schwimmweste.

Williams eilt zur Brücke. Dort hat die 23-jährige Hilfssteuerfrau Andrea Fleytas gerade bemerkt, dass noch gar kein Notruf abgesetzt wurde. „Mayday, Mayday, dies ist die ‚Deepwater Horizon‘. Wir haben ein unkontrollierbares Feuer“, funkt sie. „Deepwater Horizon“-Kapitän Curt Kuchta sieht von oben, wie Arbeiter direkt in den öligen Ozean springen. Die „Da-

mon B. Bankston“ beginnt, Überlebende aus dem Wasser zu fischen.

Etwa gleichzeitig drückt Ingenieur Christopher Pleasant den Notfallknopf für den Blowout Preventer. „E.D.S. activated“ erscheint auf dem Bedienfeld, eigentlich ein Zeichen, dass das automatische Notfallprogramm (Emergency Disconnect System) funktioniert. Nun sollte am Meeresgrund die mächtige Scherbacke des Blowout Preventer das Bohrloch kappen. Die Katastrophe hätte so wohl noch eingedämmt werden können. Doch nichts geschieht.

An den Rettungsbooten der „Deepwater Horizon“ bricht Panik aus. Arbeiter versuchen, die beiden großen, geschlossenen Boote ins Wasser zu lassen, obwohl diese noch nicht voll besetzt sind. „Lasst sie runter!“, „Macht sie los!“. Schreie hallen durch die Nacht.

22.10 Uhr: Kuchta, Williams, Fleytas und die anderen Crewmitglieder von der Brücke eilen nun auch hinunter. Sie sehen, wie das Öl auf dem Wasser brennt. Sie atmen heißen Dampf. Das Deck pulst vor Hitze. Dann bemerken sie, dass

die Rettungsboote bereits abgelegt haben. Sie lassen eine Rettungsinsel zu Wasser. Doch nicht allen gelingt es hineinzusteigen.

Williams springt schließlich einfach in die Tiefe, ein 23-Meter-Satz in die Dunkelheit. „Als ich wieder hochkam, waren da Öl, Diesel, Schmiere auf dem Wasser“, berichtet er. Kurz verliert Williams fast das Bewusstsein, hört und sieht nichts mehr. Eine lauter Knall reißt ihn zurück in die Welt: „Ich muss schwimmen, ich muss schwimmen.“ Dann hört er Rufe, wird aus dem Wasser gezogen. Er ist in Sicherheit.

Gegen 23 Uhr hat die „Damon B. Bankston“ 115 Arbeiter geborgen. 16 von ihnen sind verletzt. Nun brennt die „Deepwater Horizon“ lichterloh. Zwei Tage später versinkt sie im kilometertiefen Golf von Mexiko.

Wen trifft die Schuld an der Katastrophe? Bohrinsel-Eigner Transocean schiebt die Verantwortung BP zu: „Alle Offshore-Öl- und -Gasprojekte beginnen und enden mit dem Betreiber“, so die Firma. BP selbst will sich derzeit nicht zu den



MIKE O'BERRY / U.S. COAST GUARD (L.); DARYL PEVETO / LUCEO (R.)



Überlebende Williams, Fleytas: „Mayday, Mayday, wir haben ein unkontrollierbares Feuer“

Vorwürfen äußern und hat einen eigenen Untersuchungsbericht für Ende des Monats angekündigt. Geklärt werden muss beispielsweise auch, ob die Firma Halliburton die Zementierung des Bohrlochs richtig ausführte und ob der Spezialzement genug Zeit hatte auszuhärten.

Doch die bisherigen Anhörungen haben vor allem eines zutage gefördert: BP hat schon lange vor dem Desaster äußerst fragwürdige, nicht den Industriestandards entsprechende Entscheidungen getroffen. „Es sieht so aus, als ob BP sich immer wieder für riskante Verfahren entschied, um Zeit und Kosten zu sparen, und dabei kaum etwas unternahm, um Risiken einzudämmen“, kritisieren die Leiter der Untersuchungskommission des Kongresses, Bart Stupak und Henry Waxman.

So wählten die BP-Ingenieure anstelle eines Bohrrohrs aus mehreren Gliedern ein langes, einzelnes Rohr und sparten damit „sieben bis zehn Millionen Dollar“ und „viel Zeit“, wie sie in E-Mails frohlockten. Das billige Rohr allerdings hatte nur zwei Barrieren gegen aufsteigendes Gas – nicht vier wie die teurere Variante.

Zudem schluderte BP bei den Plänen für die Zementierung des Bohrrohrs. Das American Petroleum Institute (API) empfiehlt generell bei Tiefseebohrungen den Einbau sogenannter Zentrierer. Sie halten das Bohrrohr genau in der Mitte des Bohrlochs. Sonst sei es „schwierig bis unmöglich“, das Rohr ordentlich einzuzementieren, so die Experten.

Für die „Macondo“-Bohrung hatte Halliburton-Mitarbeiter Jesse Gagliano 21 solche Zentrierer empfohlen. Doch auf der „Deepwater Horizon“ befanden sich nur 6 der Spezialteile. BP entschied, trotzdem fortzufahren. Es werde zehn Stunden dauern, weitere Zentrierer einzufliegen, schrieb BP-Manager John Guide in einem internen Vermerk: „Mir gefällt das nicht.“ Zwei Tage vor der Explosion versuchte Gagliano ein letztes Mal, Guide umzustimmen. „Das Loch hat ein ERNSTES Gasproblem“, schrieb er ihm. Guide öffnete das E-Mail-Dokument erst vier Tage nach der Explosion.

Selbst in den letzten Stunden vor der Katastrophe ignorierte BP die Richtlinien des eigenen Verbands. Das API empfiehlt, vor dem Einzementieren eines Bohrrohrs den Bohrschlamm durch die Bohrung zirkulieren zu lassen. Am Dreck, der dabei aus der Tiefe emporgespült wird, können erfahrene Bohrfachleute erkennen, ob unten Gas und damit Gefahr lauert. Doch BP verzichtete auf die empfohlene Prozedur und ließ den Schlamm viel zu kurz zirkulieren.

Auch Transocean handelte offenbar fahrlässig. Die „Deepwater Horizon“ war in schlechtem Zustand. BP hatte die Bohrinself im September 2009 untersucht und über 390 Mängel gefunden: „Übermäßig viele“ Wartungsarbeiten, „hoher Priorität“ seien nie gemacht worden, rügten die Gutachter. Interne Berichte von Transocean bestätigen später die Bedenken: Mindestens 26 Systeme oder Teile seien in einem „schlechten“ Zustand, heißt es dort. Probleme gab es etwa mit dem Ballastsystem, das die Bohrinself ausbalancierte – und dies nicht zum ersten Mal: Schon 2008 hatte die Plattform so viel Schlagseite bekommen, dass 70 Arbeiter ausgeflogen werden mussten.

Die Inspektoren rügten zudem den schlechten Zustand einer Bohrschlamm-Pumpe. Druckmesser waren leckgeschlagen. Auch stürzte das Computersystem immer wieder ab. Die Bildschirme seien „einfach blau geworden“, berichtet Chefelektroniker Williams. Ein Bedienfeld des Blowout Preventer war sogar schlicht außer Betrieb gesetzt. Williams berichtet, er sei von Transocean-Schichtführer Mark Hay angewiesen worden, sich nicht darum zu kümmern: „Er sagte: ‚Das verdammt Ding ist seit fünf Jahren abgeschaltet. Die ganze Flotte macht das so.‘“

Ohnehin ist schockierend, wie lax Transocean und BP mit der Wartung des Blowout Preventer umgingen. Als BP nach dem Unglück einen Kontrollregler des Riesengeräts vom Meeresgrund barg, war die Batterie leer. Auch mussten die Firmen nie beweisen, dass das Bauteil un-

ter dem enormen Druck in 1500 Meter Wassertiefe überhaupt funktioniert. Die staatlichen Inspektoren des MMS fühlten sich dafür nicht zuständig: Die Industrie zertifiziere das Gerät selbst, erklärte Inspektor Frank Patton vor dem Untersuchungsausschuss in Louisiana.

Ohnehin sahen sich die Beamten des MMS offenbar eher als Partner der Ölindustrie denn als Aufpasser. Gern ließen sie sich zu Abendessen, Jagdausflügen und Footballspielen einladen. Im Gegenzug durften die Industrievertreter nicht selten ihre eigenen Prüfberichte ausfüllen – mit Bleistift. Die Inspektoren zogen sie dann nur noch mit dem Kugelschreiber nach.

Im Fall der „Macondo“-Bohrung verzichteten die Beamten zum Beispiel auf eine umfangreiche Umweltprüfung. Auch genehmigten sie trotz des höheren Unfallrisikos das einfache Bohrrohr. Und sie ließen sogar zu, vorgeschriebene Tests am Blowout Preventer hinauszuschieben. Die Rechtfertigung von BP dafür klingt grotesk: Die Ingenieure hätten gerade zu viel damit zu tun, das bockende Bohrloch unter Kontrolle zu bringen.

US-Präsident Barack Obama beendete nach der Katastrophe die „kuschelige Beziehung“ zwischen Ölindustrie und Aufsichtsbehörden. Er feuerte MMS-Chefin Elizabeth Birnbaum, spaltete die Behörde auf und gab ihr einen neuen Namen.

Den toten Arbeitern nützt die Kosmetik nichts mehr. Und für die Überlebenden war die Odyssee noch nicht vorbei. Erst 27 Stunden nach der Explosion erreichte die „Damon B. Bankston“ Port Fourchon an der Küste Louisianas. Schlimmer als das Warten war es für die Ölarbeiter, dass sie ihre Familien nicht anrufen durften. Erst mussten sie die Fragen der Küstenwache beantworten, hieß es.

Die Erinnerung können die Überlebenden nicht abschütteln. „Es ist wie ein niemals endender Alptraum“, sagt Mechaniker Brown. „Man träumt davon, dann wacht man auf und realisiert, dass es kein Traum ist, es ist wirklich geschehen.“

PHILIP BETHGE, CORDULA MEYER