

**NDR Info Das Forum 27.03.2010 /19.20-19.50 Uhr**

**STREITKRÄFTE UND STRATEGIEN 28.03.2010 /12.30-13.00 Uhr (Wh.)**

## **Der Tod des Soldaten Scheffelmeier vor acht Jahren - die schwierige Aufarbeitung eines Marine-Unfalls**

### **Flocken:**

In diesem Monat hat Verteidigungsminister zu Guttenberg die Marine besucht. Die Seestreitkräfte legten sich mächtig ins Zeug, zeigten was sie alles so können. Der junge Minister beobachtete die Vorführungen von der **Fregatte MECKLENBURG-VORPOMMERN** aus. Mit diesem Schiff verbindet sich eine Tragödie, die sich vor acht Jahren in der Ostsee ereignet hat. Die Deutsche Marine musste sich damals schwere Vorwürfe gefallen lassen. Michael Schmidt blickt zurück:

### **Michael Schmidt (Buchautor):**

Auf dem kleinen Friedhof von Cappel in Westfalen fällt ein Grabstein besonders auf. Weißer, glatt polierter Marmor – darauf kunstvoll eingraviert ein Basketballspieler und ein Motorradfahrer. Und die Fotografie eines lachenden jungen Mannes ist zu sehen. **Samuel Scheffelmeier**, gestorben am **6. März 2002**, wenige Wochen vor seinem 22. Geburtstag. Damals, vor acht Jahren, befindet sich Samuel Scheffelmeier als Marinesoldat auf hoher See. Sein Schiff, die Fregatte MECKLENBURG-VORPOMMERN, operiert in der Pommerschen Bucht, südlich Bornholm, ist eingebunden in das **NATO-Manöver „Strong Resolve“ – „Feste Entschlossenheit“**.

Am Vormittag des 6. März besuchen drei Soldaten von der MECKLENBURG-VORPOMMERN – unter ihnen Hauptgefreiter Scheffelmeier - die benachbarte britische Fregatte CUMBERLAND. Der Manöverauftrag lautet – Kontaktpflege. Smalltalk mit den britischen Kameraden in der Kammer, Fachsimpelei in den Diensträumen, gemeinsames Mittagessen. Doch wegen schlechten Wetters müssen die deutschen Gäste früher zurück als geplant. Zwei britische Soldaten übernehmen den Transfer zur rund 300 Meter entfernten deutschen Fregatte mit einem **Speedboot der Royal Navy**. Das kleine Kunststoffboot mit Gummiwulst drückt sich gegen die Bordwand der CUMBERLAND. Kein einfaches Manöver – bei Windstärke sieben und bis zu drei Meter hohen Wellen. Kaum sind die drei Deutschen umgestiegen, passiert es. Der Mann am Steuer verliert die Kontrolle über das Boot. Es kentert. Alle fünf Insassen stürzen ins Wasser. Die Rettungsaktion, die sofort beginnt, endet in einem Fiasko. **Der deutsche Marinesoldat Stefan Paul kann nach 23 Minuten nur noch tot geborgen werden. Samuel Scheffelmeier stirbt, kurz nachdem man ihn aus dem Wasser fischt. Er hatte 36 Minuten in der eiskalten See getrieben.**

Am Tag danach gibt **Marineinspekteur Hans Lüssow** im Beisein von **Verteidigungsminister Rudolf Scharping** vor der Presse eine kurze Stellungnahme ab:

**Lüssow:**

„Die Sicherheitsbestimmungen – also Anlegen von Schwimmwesten und Goretex-Anzügen – sind eingehalten worden.“ Für die Eltern Wolfgang und Ingrid Scheffelmeier heißt das, **ihr Sohn Sammy und sein Kamerad müssen ihren Tod wohl selbst verschuldet haben.** Auch ein Brief vom damaligen **Wehrbeauftragten des Bundestages, Willfried Penner, ist alles andere als hilfreich:**

**Scheffelmeier:**

„Ich habe den meiner Frau gleich gar nicht gezeigt – weil, das fand ich schon unverschämt. Da **schreibt er: ‚Ihr Sohn Samuel hat erfahren müssen, dass auch Manöver sehr gefährlich sein können. Er ist bei der Teilnahme daran ums Leben gekommen. Sie, sehr geehrte Frau Scheffelmeier und Sie, sehr geehrter Herr Scheffelmeier, werden hoffentlich Menschen finden, die Sie in Ihrem Kummer und Schmerz nicht alleine lassen.‘**...Und dann habe ich gesagt: Gut, okay, dann mache ich das: Dann wende ich mich an andere, die mir helfen, wenn er's nicht tut.“

Scheffelmeier nimmt sich einen Anwalt und der erfährt erste Informationen aus einem gemeinsamen **Ermittlungsbericht von britischer und deutscher Marine.** Was **Rechtsanwalt Peter Wüller** da liest, ist eine **Abfolge von Pleiten, Pech und Pannen auf der CUMBERLAND, dem Führungsschiff der Rettungsaktion:**

**Rechtsanwalt Wüller**

„**In dem Bericht** taucht wörtlich der Ausdruck ‚**poröse Befehlsstruktur**‘ auf. Poröse Befehlsstruktur – damit meint die englische Marine, dass die **Koordination des Rettungseinsatzes in keiner Hinsicht funktioniert hat.** Ich muss das wie folgt präzisieren: **Zum Zeitpunkt des Unglücks war der eigentliche Kommandeur der CUMBERLAND nicht an Bord.** Er befand sich zu einer Besprechung auf einem anderen Schiff. Die Befehlsgewalt hatte der erste Offizier inne. **Der erste Offizier fuhr das Schiff mit nur einer Welle.** Aus meiner Sicht war **die CUMBERLAND –** zumindest zum Zeitpunkt des Unglücks - **gar nicht manövrierfähig, weil – und jetzt kommt das Schlimme – weil dieses Fahren mit einer Welle erklärt wurde von dem ersten Offizier, er habe Treibstoff sparen wollen.“** **Ein Offizier ohne Brückenführungserlaubnis kommandierte die**

**britische Fregatte.** Ausgucke waren nicht besetzt. **Drei der vier Lebensrettungsbojen funktionierten nicht.** Und als die Verunglückten endlich an Bord gehievt wurden, **fehlte für die lebenswichtigen Infusionen das Heizgerät, um die Tropfflüssigkeit auf Körpertemperatur vorzuwärmen.**

Positiv erwähnt der Bericht **die Taucher- oder Multifaseranzüge der Briten. Bei Wassertemperaturen bis 15 Grad sind sie Pflicht in der Royal Navy. Mit solchen Anzügen hätten die Deutschen „vielleicht überlebt“, heißt es.** Scheffelmeier und seine Kameraden trugen aber die **bei der Deutschen Marine üblichen Schwimmwesten mit Kälteschutz.**

**Leider seien die nachlässig (Lüge) angelegt worden - sagt Oberstaatsanwalt Gerhard Kayser aus Oldenburg** und beruft sich auf Zeugen von der CUMBERLAND:

#### **STA Kayser**

„Zum Beispiel der **Brustgurt war nicht (Lüge) sorgfältig geschlossen.** Und auch das Wellenvisier war nicht geschlossen, es war offen. Das heißt, der Soldat hat das Rettungsmittel selbst nicht ordnungsgemäß angelegt und hatte auch das Wellenvisier nicht geschlossen.“

**Gutachter hingegen kritisierten schon lange die schlechte Konstruktion und mangelhafte Beschaffenheit der Rettungswesten. Das seien die Gründe für ein Verrutschen der Gurte.**

Umstritten ist das **Verhalten des Kommandanten der MECKLENBURG - VORPOMMERN** während des Unglücks. **Fregattenkapitän Frank M.** entscheidet am 6. März 2002, die eigenen Rettungsboote nicht einzusetzen. Um nicht noch mehr Soldaten zu gefährden – wie er begründet. **Daraufhin eskaliert die Stimmung auf dem Schiff – von „meuterei-ähnlichen Zuständen“ ist die Rede.**

Der mögliche Hintergrund der Kommandanten-Entscheidung: Es gibt Zweifel an der **Einsatzfähigkeit der Rettungsboote der deutschen Fregatte.** Das Motorrettungsboot auf der einen Seite darf nur bis 1 Meter 50 Wellenhöhe ins Wasser. **Das Speedboot auf der anderen Seite hängt an einem nicht funktionierenden Kran.** Damit **die Fregatten der Baureihe 123 trotzdem auslaufen dürfen,** schickt das **Verteidigungsministerium ständig neue Ausnahmegenehmigungen.** Für **Dieter Becker, den Schiffbau-Sachverständigen** aus Wilhelmshaven, ein **Unding:**

### **Gutachter Becker**

„Also wer die ausgestellt hat – das kann ich überhaupt nicht fassen. Das ist unmöglich. Hier steht **wortwörtlich: Diese Fregatte darf ohne einsatzbereite Bootsaussetzvorrichtung für das Motorboot See am Seeverkehr teilnehmen. Das ist sogar schriftlich bescheinigt. Das gibt's in der ganzen internationalen Schifffahrt nicht.** Wenn meine Rettungsboote nicht in Ordnung sind und das wird festgestellt von einer Port State Control zum Beispiel, dann bleibe ich da so lange liegen, bis das Ding in Ordnung ist. **Die Schiffssicherheit in punkto Rettungsmittel also, das ist wahrscheinlich ein Thema, das man bei der Marine gar nicht kennt.**“

Das **Chaos auf der CUMBERLAND** und die **Mängel auf der MEKLENBURG-VORPOMMERN** spielen vor Gericht indes kaum eine Rolle.

### **Staatsanwalt Gerhard Kayser:**

„Wir müssen klären (nicht wurde geklärt und untersucht), ob Herr Scheffelmeier Junior mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit überlebt hätte, wenn das oder das geschehen wäre. Und das können wir leider nicht feststellen. Und deshalb haben wir keine Anklage erhoben, sondern haben **das strafrechtliche Ermittlungsverfahren durch Einstellung beendet.**“

Einen einzigen **Teilerfolg kann der Vater von Samuel Scheffelmeier** auf seinem Weg durch die Instanzen verbuchen: Im Februar 2004 kommt es **zum Klageerzwingungsverfahren gegen den Kommandanten der Fregatte.** Doch bald darauf wird es eingestellt (politischer Deal) – gegen ein Bußgeld von 2.400 Euro.

Vater Scheffelmeier hat den Glauben an Justiz und Bundeswehr verloren:

### **Scheffelmeier**

„Also es fängt an mit dem **sogenannten Kälteschutz, der als untauglich eingestuft wurde.** Weiter geht es mit den **kaputten Bordladekränen, die über Jahre einfach nicht repariert wurden.** Es geht weiter mit dem **sogenannten Motorrettungsboot, das schon im Jahre 1995 als untauglich eingestuft wurde.** Der Bundeswehr fehlt es hinten und vorn an Geld, und wenn dann etwas schief geht, dann schiebt man den Soldaten die Schuld in die Schuhe.“

Im Sommer 2008 **scheitern die Eltern mit einer Beschwerde vor dem Bundesgerichtshof.** Der Unfalltod des Soldaten Samuel Scheffelmeier ist juristisch (noch nicht) abgeschlossen. Auf Anfrage teilt die Deutsche Marine mit, es habe sich einiges getan auf den Schiffen. Bei der Bedienung der Beiboote, bei Belehrungen, die Rettungswesten sind verbes-

sert worden, neue Kälteschutzanzüge wurden geordert. **Man lege aber Wert darauf, dass all das – Zitat - „nicht wegen Herrn Scheffelmeier“ gemacht wurde.**

**Flocken:**

Ein Bericht von **Michael Schmidt**. Der Autor hat die Aufarbeitung des Marine-Unfalls über all die Jahre verfolgt. Jetzt hat er ein Buch geschrieben.

Der Titel: **„Wie auf See, so vor Gericht – Das zweifache Sterben des Marinesoldaten Scheffelmeier.“**

**ISBN 978-3-89793-225-8**