



-1- Oberlandesgericht Hamm, 59061 Hamm

Eheleute
Wolfgang u. Ingrid Scheffelmeier
Lilienweg 11
32825 Blomberg

22.03.2011
Seite 1 von 1

Aktenzeichen
I-1 W 74/10
bei Antwort bitte angeben

Bearbeiter
Frau Figiel
Durchwahl
02381-272-4022

Sehr geehrte Frau Scheffelmeier,
sehr geehrter Herr Scheffelmeier,
in Sachen
Scheffelmeier u.a. gegen Nassall

habe ich Ihre Eingabe vom 05.03.2011 nebst den beigelegten Anlagen geprüft. Ein Anlass zur Abänderung der getroffenen Entscheidung besteht danach nicht. Ich bitte um Verständnis, dass ich Ihnen die Bescheidung weiterer Angaben Ihrerseits in dieser Angelegenheit nicht in Aussicht stellen kann.

Anschrift
Heßlerstr. 53
59065 Hamm
Sprechzeiten

Mit freundlichen Grüßen
Sasse
Richter am Oberlandesgericht

Telefon
02381/272-0
Telefax:
02381-272518
www.oberlandesgericht-hamm.de

Beglaubigt

Figiel
Figiel

Justizbeschäftigte



Nachtbriefkasten: Heßlerstr.
53, 59065 Hamm
Konten der Gerichtszahlstelle
Hamm: Bundesbank BLZ
44000000, Konto-Nr.
41001510, Postbank BLZ
44010048, Konto-Nr. 191485,
WestLB Dortmund BLZ
44050000, Konto-Nr. 69047

Verkehrsbindung: ab Hbf.
Linie 6 oder 33 bis Haltestelle
Widumstr./OLG bzw. mit Linie
30/31 bis Ludwig-Erhard-Str.

Oberlandesgericht
- 2 Ws 86/02

Oldenburg, den 14.07.2003

Protokoll

über die nichtöffentliche Sitzung des 2. Strafsenats

Gegenwärtig:

Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht Otterbein,
als beauftragter Richter,

Justizangestellte Ahrens
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle.

Beginn der Sitzung: 10.15 Uhr

In dem Klageerzwingungsverfahren

gegen den Fregattenkapitän Frank Menge

erschieden bei Aufruf der Sache:

1. für den Antragsteller Rechtsanwalt Wüller
2. der Beschuldigte mit seinem Verteidiger Rechtsanwalt Grau
3. der Sachverständige Herr Ebel, Leer
4. für die Generalstaatsanwaltschaft niemand.

war
geladen
→

→ Generalstaatsan-
walt Finger:
Antwort:
"Man habe kein Interesse!!"

Dem Beschuldigten wurde eröffnet, welche Tat ihm zur Last gelegt wird und welche Strafvorschriften in Betracht kommen. Die §§ 222, 323 c StGB wurden verlesen. Der Beschuldigte wurde ferner darauf hingewiesen, dass es ihm nach dem Gesetz freisteht, sich zu der Beschuldigung zu äußern oder nicht zur Sache auszusagen und jederzeit, auch schon vor seiner Vernehmung, einen von ihm zu wählenden Verteidiger zu befragen. Er wurde ferner darüber belehrt, dass er zu seiner Entlastung einzelne Beweiserhebungen beantragen kann und dass er sich auch gegebenenfalls schriftlich äußern könne.

Zur Person:

Ich heiße Frank Menge, ich bin 45 Jahr alt, Berufssoldat (Fregattenkapitän),
wohnhaft in Fallingbostel

Ausfertigung

Oberlandesgericht Oldenburg

2. Strafsenat

2 Ws 86/02

Zs 658/02 Generalstaatsanwaltschaft Oldenburg

186 Js 32011/02 Staatsanwaltschaft Oldenburg

Beschluß

In dem Ermittlungsverfahren

gegen Fregattenkapitän Frank Menge,
geboren am _____

wegen fahrlässiger Tötung

- Verteidiger: Rechtsanwalt C. Grau, Domshof 17, 28195 Bremen, -

Antragsteller: Wolfgang Scheffelmeier,
Lilienweg 11,
32825 Blomberg,

- vertreten durch Rechtsanwalt P. Wüller, Alte Bielefelder Str. 1, 33824 Werther, -

hat der 2. Strafsenat des Oberlandesgerichts Oldenburg

am 29. Dezember 2003

durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Otterbein und die Richter am Oberlandesgericht Dr. Meyke und Dr. Schwarz

beschlossen:

- I. Auf den Antrag des Antragstellers werden der Bescheid der Generalstaatsanwaltschaft vom 02. Dezember 2002 und der Einstellungsbescheid der Staatsanwaltschaft Oldenburg vom 27. August 2002 aufgehoben.
- II. Die Erhebung der öffentlichen Klage wird angeordnet.

Der Beschuldigte ist hinreichend verdächtig, den am 06. März 2002 auf der Ostsee eingetretenen Tod eines Menschen durch Fahrlässigkeit verursacht zu haben, indem er trotz bestehender Garantenpflicht gebotene und ihm zumutbare Rettungsmaßnahmen unterlassen hat.

Dem Beschuldigten wird folgendes vorgeworfen:

Er war seinerzeit Kommandant der in Wilhelmshaven stationierten Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ (MVP), die unter anderem zusammen mit den britischen Fregatten „HMS Cumberland“ und „HMS Edinburgh“ an der Übung „Strong Resolve“ im März 2002 in der Ostsee teilnahm. Am 06. März 2002 lagen die drei Schiffe in der Pommerschen Bucht vor der polnischen Ostseeküste. Drei Besatzungsmitglieder der MVP, nämlich die Soldaten Nieschwitz, Paul und Samuel Scheffelmeier, befanden sich zu einem Personalaustausch an Bord der Cumberland und sollten um 15.45 Uhr Ortszeit (OZ) mit einem Speedboot der Cumberland auf die MVP zurückgebracht werden. Als die drei Soldaten das Speedboot betreten hatten, kenterte dieses um 15.50 Uhr (OZ), so daß die drei deutschen und zwei britische Seeleute ins Wasser stürzten. Der Soldat Samuel Scheffelmeier überlebte wie auch sein Kamerad Nieschwitz und die beiden englischen Soldaten den Fall in das etwa 3° kalte Wasser der Ostsee und trieb im Wasser. Innerhalb von zweiundzwanzig Minuten seit seinem Sturz hätte er lebend aus dem Wasser geholt werden können und hätte mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit überlebt, wenn der Beschuldigte das Motorrettungsboot der MVP, das er der Cumberland, die den Oberbefehl über die Rettungsaktion führte, angeboten hatte und das von der CUMB daraufhin angefordert worden war, um 16.01 Uhr oder 16.03 Uhr (OZ) eingesetzt hätte. Der Einsatz des Bootes war möglich und auch geboten, was der Beschuldigte hätte erkennen können und müssen. Obwohl das Motorrettungsboot zu diesem Zeitpunkt als einsatzbereit gemeldet, eine für das Aussetzen des Bootes günstige Lee-Position gegeben war und die Eigengeschwindigkeit der Fregatte und die Wellenhöhe dies zugelassen hätten, befahl der Beschuldigte nicht dessen Einsatz. Infolge dieser unterlassenen Rettungsmaßnahme konnte der Soldat Samuel Scheffelmeier erst nach 36 Minuten nur noch tot aus dem Wasser geborgen werden. Das Erfordernis, das Motorrettungsboot einzusetzen und die bei einem Unterlassen zu erwartende Folge, nämlich den Tod des ihm unterstellten Soldaten, hätte der Beschuldigte bei gebotener und ihm auch zumutbarer Sorgfalt erkennen können und müssen.

Vergehen, strafbar nach §§ 222, 13 Abs. 1 StGB.

Beweismittel:

1. Beschuldigter:

- a) Der Beschuldigte hat nach seiner Vernehmung vom 14. Juli 2003 von seinem Recht, die Aussage zu verweigern, Gebrauch gemacht;
- b) abschließende Stellungnahme des Beschuldigten vom 17. Dezember 2003, Bl. 165 ff d.A. Bd. V;
- c) richterliche Vernehmung des Beschuldigten vom 14. Juli 2003, Bl. 277 ff d.A. Bd. IV;
- d) Schriftsatz der Verteidigung v. 12. Juni 2003, Bl. 151 d.A. Bd. IV;
- e) Einlassung des Beschuldigten über seinen Verteidiger vom 18. Juli 2003, Bl. 108 ff d.A. Bd. II;
- f) Aussage des Beschuldigten vor dem Havarieausschuß der Bundesmarine am 08. Mai 2002, Bl. 121 ff d.A. Bd. II;

- g) Abschließende Stellungnahme des Beschuldigten vor dem Havarieausschuß der Bundesmarine vom 07. Mai 2003, Bl. 402 ff d. Havarieakte (HVA);
- h) Stellungnahme des Beschuldigten in seiner Eigenschaft als Kommandant der MVP zum Vorfall vom 06. März 2002 vom 10. Juni (richtig: März) 2002, Bl. 5 ff d. Havarieakte;

2. Zeugen:

a) Korvettenkapitän André Dirks,

(richterl. Vernehmung vom 15. September 2003, Bl. 52 ff d.A. Bd. V);
dienstliche Äußerung vom 07. März 2002; Bl. 13 d. HVA;
Aussage vor dem Havarieausschuß am 07. Mai 2002, Bl. 396 d. HVA;
polizeiliche Vernehmung v. 12. März 2002, Bl. 46 d.A. Bd. I)

b) Kapitänleutnant Andreas Krug,

(richterliche Vernehmung vom 15. September 2003, Bl. 59 ff d.A. Bd. V;
dienstliche Äußerung vom 06. März 2002, Bl. 16 d. HVA);

c) Stabskapitänleutnant Frank Kluwe,

(richterliche Vernehmung vom 22. September 2003, Bl. 66 ff d.A. Bd. V;
dienstliche Äußerung vom 07. März 2002, Bl. 19 d. HVA;
zitierte Aussage als Anlage 3 im brit. Untersuchungsbericht, Bl. 312 ff d. HVA;

1. Aussage vor dem Havarieausschuß am 06. März 2002, Bl. 393 ff d. HVA;
2. Aussage vor dem Havarieausschuß am 07. März 2002, Bl. 396 d. HVA);

d) Oberleutnant zur See Patrick Tesche,

(richterliche Vernehmung vom 29. September 2003, Bl. 82 ff d.A. Bd. V;
dienstliche Äußerung vom 06. März 2002, Bl. 23 d. HVA;
Aussage vor dem Havarieausschuß am 06. März 2002, Bl. 395 d. HVA);

e) Bootsmann Timo Baumgartner,

(richterliche Vernehmung vom 22. September 2003, Bl. 76 d. Bd. V;
dienstliche Äußerung v. 06. März 2002, Bl. 32f d. HVA);

f) Obermaat Kai Nieschwitz

(polizeiliche Vernehmung vom 18. März 2002, Bl. 60 ff d.A. Bd. I;
zitierte Aussage als Anlage 4 im brit. Untersuchungsbericht, Bl. 324 ff d. HVA;

Aussage vor dem Havarieausschuß am 07. Mai 2002, Bl. 399 f d. HVA);

g) Hauptbootsmann Frank Krutmann,

(dienstliche Äußerung v. 06. März 2002, Bl. 25 d. HVA;
ergänzende dienstliche Äußerung vom 09. März 2002, Bl. 26 d. HVA;
Aussage vor dem Havarieausschuß am 07. Mai 2002, Bl. 397 f d. HVA);

h) Oberbootsmann Ditmar Schulte,

(dienstliche Äußerung vom 09. März 2002, Bl. 27 d. HVA);

i) Stabsarzt Helge Krüger,

(polizeiliche Vernehmung vom 12. März 2002, Bl. 56 ff d.A. Bd. I;
vorläufiger Bericht vom 07. März 2002, Bl. 14 f d. HVA);

zitiertes Bericht als Anlage 5 im brit. Untersuchungsbericht, Bl. 327 ff d. HVA;

Aussage vor dem Havarieausschuß am 07. Mai 2002, Bl. 398 f d. HVA);

- j) Maat René Rönnebeck,
(polizeiliche Vernehmung vom 26. März 2002, Bl. 107 f d.A. Bd. I);
- k) Fregattenkapitän D. Thomson, Royal Navy, der nicht bereit ist, in Deutschland vor einem Gericht zu erscheinen;
(schriftliche Aussage, Anhang A, Bl. 173 ff d.A. Bd. IV);
- l) Fregattenkapitän R. J. Harcourt, Royal Navy, der bereit ist, ggf. in Deutschland vor einem Gericht zu erscheinen;
(schriftliche Aussage, Anhang B, Bl. 176 f d.A. Bd. IV);
- m) Unteroffizier Shaw, 824. Marinefliegerstaffel; der bereit ist, ggf. in Deutschland vor einem Gericht zu erscheinen;
(schriftliche Aussage, Anhang C, Bl. 178 d.A. Bd. IV);
- n) Staatsanwältin Böhm, Staatsanwaltschaft Oldenburg;
(Bericht vom 01. August 2002 über die Inaugenscheineinnahme eines mit dem MRB der MVP baugleichen Rettungsbootes der Fregatte Bayern, Bl. 126 f d.A. Bd. II);

nachrichtlich:

- o) Kapitänleutnant Markus Venker,
- p) Kapitänleutnant Wolfgang Thos,
- q) Obermaat Marco Marschewski,
- r) Hauptgefreite Yvonne Weber,
- s) Hauptgefreiter Jens Karsten,
- t) Hauptgefreiter Marcel Jäkel,
- u) Hauptgefreiter Christian Kraus,

3. Sachverständige:

- a) Kapitän Johannes Peter Ebel (nautischer Sachverständiger), Rembrandtstr. 11, 26789 Leer;
(Gutachten vom 12. Mai 2003, Bl. 60 ff d.A. Bd. IV;
1. Ergänzung vom 04. Juni 2003, Bl. 137 ff d.A. Bd. IV;
Stellungnahme vom 30. Juni 2003, Bl. 223 ff d.A. Bd. IV);
- b) Dipl.-Ing. Rolf Herrmann, Goppeltweg 12 a, 22393 Hamburg;
(Gutachten vom 03. Februar 2003, Bl. 177 ff d.A. Bd. III;
Ergänzung vom 25. Juni 2003, Bl. 214 ff d.A. Bd. IV);
- c) Professor Dr. med. Hans Dieter Tröger, MHH Hannover, Carl-Neuberg-Str. 1, 30625 Hannover;
(ärztliches Gutachten vom 04. September 2003, Bl. 40 ff d.A. Bd. V);
- d) Flottenarzt Dr. Ulrich van Laak, Schiffahrtsmedizinisches Institut der Marine, Kopperpähler Allee 120, 24119 Kronshagen;
(Stellungnahme vom 07. Februar 2003, Anlage 1 zum Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 27. Februar 2003, Bl. 147 d.A. Bd. III; hintere Aktentasche);
- e) Bundeskriminalamt, Kriminaltechnisches Institut, Thaerstr. 11, 65193 Wiesbaden;
(Behördengutachten vom 17. April 2003, Bl. 2 ff d.A. Bd. IV);

- f) Professor Dr. med. Wegener, Universität Rostock, Institut für Rechtsmedizin; St.-Georg-Str. 108, 18055 Rostock;
 (vorläufiges Sektionsgutachten vom 02. April 2002 betreffend Samuel Scheffelmeier, Bl. 167 ff d.A. Bd. I;
 vorläufiges Sektionsgutachten vom 02. April 2002 betreffend Stefan Paul, Bl. 195 ff d.A. Bd. I);

4. Urkunden:

- a) Todesbescheinigung betr. Samuel Scheffelmeier vom 07. März 2002, Bl. 045 Bd. I;
 b) Todesbescheinigung betr. Stefan Paul vom 07. März 2002, Bl. 039 Bd. I

5. Objekte der Inaugenscheineinnahme:

- a) Lichtbildmappe (baugleiches Motorrettungsboot);
 b) CD-ROM (teilweise Video- und Tonaufzeichnung zum Vorfall);

6. Sonstiges:

- a) Britischer Untersuchungsbericht, Bl. 282 ff d. HVA;
 b) Verhandlungsprotokoll des deutschen Havarieausschusses vom 06. und 07. Mai 2002, Bl. 389 ff d.HVA;
 c) Entscheidungsvorschlag des Havarieausschusses vom 07. Mai 2002, Bl. 404 ff d. HVA.

Gründe:

I.

Der Antragsteller ist der Vater des am 06. März 2002 in der Ostsee ertrunkenen Soldaten Samuel Scheffelmeier.

Dieser stellte unter dem 21. März 2002 unter anderem Strafantrag gegen den Beschuldigten wegen fahrlässiger Tötung pp. Das gegen den Beschuldigte geführte Ermittlungsverfahren stellte die Staatsanwaltschaft Oldenburg mit Bescheid vom 27. August 2002 ein. Hiergegen legte der Antragsteller fristgerecht Beschwerde ein, die der Generalstaatsanwalt mit Bescheid vom 02. Dezember 2002 als unbegründet zurückwies. Hiergegen richtet sich der gemäß § 172 Abs. 2 StPO frist- und formgerecht gestellte Antrag des Antragstellers auf gerichtliche Entscheidung. Der Antrag ist zulässig und begründet, wobei sich die Prüfung des Senats allein darauf zu beschränken hatte, ob dem Beschuldigten wegen des Todes des Soldaten Samuel Scheffelemeier ein individueller Schuldvorwurf zu machen ist und er hinreichend verdächtig ist, am 06. März 2002 den Tod des Soldaten schuldhaft verursacht zu haben. Der Strafsenat hat ergänzende Ermittlungen durchgeführt und ist zu dem Ergebnis gelangt, daß der Beschuldigte der fahrlässigen Tötung des Soldaten Samuel Scheffelmeier durch Unterlassen hinreichend verdächtig ist. Hierbei hatte der Senat nicht zu prüfen, ob der Beschuldigte der ihm vorgeworfenen Tat schuldig ist, sondern

er hatte allein zu klären, ob bei vorläufiger Tatbewertung eine spätere Verurteilung des Beschuldigten wahrscheinlich ist.

- Bußgeld

Die Beteiligten hatten Gelegenheit zur abschließenden Stellungnahme bis zum 22. Dezember 2003. Hiervon haben sie teilweise Gebrauch gemacht.

II.

Der Beschuldigte war zum Zeitpunkt des Vorfalls am 06. März 2002 Kommandant der in Wilhelmshaven beheimateten Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ (MVP) und damit zugleich Dienstvorgesetzter der Besatzungsmitglieder Samuel Scheffelmeier, Stefan Paul und Kai Nieschwitz. Die MVP nahm seit dem 01. März 2003 in der Ostsee an der Übung „Strong Resolve“ teil, an der unter anderem auch die britischen Fregatten „HMS Edinburgh“ (EDIN) und „HMS Cumberland“ (CUMB) beteiligt waren.

Am Vormittag des 06. März 2002 hatten die Soldaten Nieschwitz, Paul und Scheffelmeier im Rahmen eines Austausches gegen 9.00 Uhr Ortszeit (OZ) von der MVP auf die Cumberland übergesetzt. Beim Verlassen der MVP trugen alle drei Soldaten warme Kleidung, Ölzeug und darüber ihre Schwimmweste mit integriertem Kälteschutz und integrierter Spritschutzhaube. Paul hatte jedoch zuvor noch aufgefordert werden müssen, seine Rettungsweste ordnungsgemäß anzulegen. Für den Nachmittag war der Rücktransport der drei deutschen Soldaten von der CUMB zur MVP mit dem Speedboot der CUMB um 15.45 Uhr (OZ) vorgesehen. Die drei Schiffe nahmen dazu auf Befehl der CUMB, die die Leitung übernommen hatte, in etwa eine Dreiecksformation ein. Die MVP hatte parallel zur Steuerbordseite der CUMB, dem Führungsschiff, aufzuschließen, während die EDIN sich an deren Backbordseite halten sollte. Es herrschte ein Wind aus westsüdwestlicher Richtung mit einer Stärke um 7 Beaufort. Die Sichtweite betrug etwa 2 Seemeilen. Die Wellenhöhe lag um 1,5 bis 2 m. Die Lufttemperatur betrug 4,5 ° C und die Wassertemperatur um 3° bis 3,5° C. Um 15.45 Uhr OZ hatten sich Paul, Nieschwitz und Scheffelmeier auf der Backbordseite der Schanz der Cumb eingefunden, um vorn dort aus in das Beiboot zu steigen. Sie trugen dieselbe Kleidung wie am Morgen. Nieschwitz und Scheffelmeier hatten ihre Schwimmwesten im wesentlichen ordnungsgemäß angelegt, wobei Scheffelmeier jedoch die Schrittgurte nicht fest genug angezogen, während Paul bei seiner Weste die Gurte offensichtlich nur locker umgelegt hatte. Als die drei Soldaten zu dem britischen Bootsführer und dem weiblichen britischen Bootsgast, die ihrerseits – wie in der britischen Marine für derartige Transporte vorgeschrieben – einen für die Kälte optimal geeigneten gesonderten Schutzanzug trugen, in das Beiboot zugestiegen waren und Gepäck nachgereicht werden sollte, schlug das Beiboot um 15.50 Uhr OZ (nach den Aufzeichnungen auf der MVP; dagegen nach dem Bericht des deutsch-britischen Untersuchungsausschusses um 15.51 Uhr OZ) aufgrund widriger Verhältnisse plötzlich um, so daß alle fünf Personen in das Wasser fielen. Der britische Bootsführer und der Soldat Nieschwitz gerieten dabei unter das kieloben schwimmende Beiboot. Es gelang ihnen jedoch, unter dem Boot weg- und daneben wieder aufzutauchen. Der Bootsführer kletterte auf den umgekippten Rumpf des Bootes, auf dem er bis zu seiner Rettung blieb. Die anderen Vier schwammen im Wasser, wobei Paul, Nieschwitz und Scheffelmeier zunächst nah beieinander in einer Gruppe schwammen, zu der nach einer Weile auch der britische Bootsgast stieß, so daß zunächst drei Positionen der Schiffbrüchigen auszumachen waren, der britische Bootsführer in der Nähe des gekenterten Bootes, der britische Bootsgast links vom Beiboot und die drei deutschen Soldaten in zunächst einer Gruppe noch weiter links.

Während Nieschwitz und Scheffelmeier mit aus dem Wasser herausragenden Kopf im Wasser trieben, schwamm bei Paul lediglich die sich automatisch aufgeblasene Rettungsweste auf dem Wasser, die wegen ihres nur lockeren Anlegens nach oben gerutscht war und deshalb Pauls Kopf unter Wasser gedrückt hatte. Paul reagierte nicht. Es ist davon auszugehen, daß er infolge des plötzlichen Sturzes in das nur 3° bis 3,5° C kalte Wasser einen Schock erlitten und bewußtlos geworden war.

Nieschwitz trieb auf Scheffelmeier zu, der auf ihn einen nervösen, zunächst teilweise hektischen Eindruck machte. Er faßte ihn an die Hand und sprach beruhigend auf ihn ein. Paul seinerseits trieb auf Nieschwitz und Samuel Scheffelmeier zu. Nieschwitz konnte ihn fassen und bemerkte, daß sowohl der Parka als auch die Schwimmweste, die sich bei Kontakt mit Wasser automatisch aufbläst, nach oben zum Kopfbereich hin verrutscht waren und sein Gesicht dadurch nicht zu sehen war. Auf Zurufe reagierte er nicht. Nieschwitz und Scheffelmeier unterließen es, den in der Rettungsweste untergebrachten und aus einer Plastikfolie bestehenden Kälteschutzanzug hervorzuholen und anzulegen. Ferner klappten beide nicht das ebenfalls in der Rettungsweste integrierte Schwimmwestenvisier herunter, um vor in das Gesicht schlagende Wellen geschützt zu sein. Nieschwitz hatte bewußt darauf verzichtet, den Kälteschutz hervorzuholen und anzuziehen, um in dem eiskalten Wasser keine Kraft zu vergeuden. Auf das Anlegen des Visiers hatte er verzichtet, weil dieses seiner Auffassung nach in dem kalten Wasser infolge der Atemluft sofort beschlagen wäre und ihn orientierungslos gemacht hätte. Ferner waren die MVP, CUMB und EDIN in der Nähe, so daß er keine Angst um sein Leben verspürte. Entsprechende Überlegungen dürfte auch Scheffelmeier angestellt haben.

Der den auf der Schanz der CUMB ablaufenden Transport beaufsichtigende britische Soldat meldete das um 15.50/15.51 Uhr (OZ) erfolgte Kentern des Speedbootes sofort telefonisch zur Brücke, auf der unmittelbar der Hauptalarm und die Mann-über-Bord-Sirene ausgelöst wurden. Ferner wurden Rauchmelder geworfen, um die Unglücksstelle zu markieren. Der britische Navigationsoffizier informierte ebenfalls sofort die MVP und die EDIN, die beide angewiesen wurden, sich von der CUMB fernzuhalten, die den Oberbefehl über die Rettungsaktion übernommen hatte.

Der Unfall war zeitgleich auf der MVP sowohl von der Brücke als auch aus der Operationszentrale heraus auf dem Bildschirm beobachtet worden. Der Beschuldigte hielt sich zu diesem Zeitpunkt auf der Brücke auf. Der Ausguck auf der Backbordseite meldete den Unfall in die Brücke. Zugleich hörte man die Sirene der CUMB zum „Mann-über-Bord-Manöver“ und auch deren Alarmklingel. Der Navigationsoffizier (NVO) der MVP, der Stabskapitänleutnant Kluwe, sprach über VHF mit der CUMB das einzuleitende Manöver ab, wobei klar war, daß diese als Führungsschiff das Rettungsmanöver leiten würde. Von der CUMB kam die Vorgabe, Raum zu geben und selbst nach Backbord zu gehen. Damit ergab sich zwangsläufig, daß die MVP über Steuerbord abzdrehen hatte. Eine detailliertere Absprache, welche genaue Position beide Schiffe nach Durchführen ihres Wendemanövers einnehmen sollten, erfolgte nicht, wobei jedoch klar war, daß die CUMB über ihr Backbordmanöver zur Unglücksstelle zurückgelangen und dort das Manöver zur Rettung der gekenterten fünf Soldaten beginnen wollte. Aus der Sicht des NVO machte dies auch Sinn. Die MVP verfügte auf der Steuerbordseite über ein Motorrettungsboot, See, (MRB) und auf der Backbordseite über ein Speedboot, das jedoch wegen Mängel am Bordladekran gemäß einer Prüfbescheinigung vom 25. Januar 2001 (Nr. 010125/152000/B) (Bl. 169/170 d. Havarieakte) und einer bis zum 30. Juni 2002 befristeten Ausnahmeanordnung Nr. 02/01 des Bundesministeriums der Verteidigung vom 07. November 2001

(WV IV 5 – Az. 47-06-19/01/ 001) nicht in der Betriebsart „Rescue“ (Einsatz bemannt) zu Wasser gelassen werden durfte. Das MRB befand sich auf der Steuerbordseite und konnte wegen der herrschenden Wetterverhältnisse nur auf der Leeseite ausgesetzt werden. Durch dieses Steuerbordmanöver gelangte die MVP in eine für ein Aussetzen des MRB günstige Leeposition, so daß generell die Möglichkeit eröffnet wurde, das MRB einzusetzen. Der NVO unterrichtete den Beschuldigten über das Ergebnis seines Gespräches mit der CUMB. Die MVP leitete sofort das Manöver nach Steuerbord ein, wobei auf die Maschine zunächst 16 Knoten und auf Weisung des Beschuldigten dann 20 Knoten gelegt wurden, um den Wendekreis möglichst eng und damit zeitsparend ausführen zu können. Etwa um denselben Zeitpunkt herum wurde die Mannschaft über die Schiffslautsprecheranlage über das Kentern des Speedbootes der CUMB mit vier Personen an Bord informiert. Ferner erging der Befehl an die Besatzung des MRB und an die Rettungsschwimmer, auf Station zu gehen, und an die Besatzung, das Kletterrettungsnetz klar zu machen. Die „Mann-über-Bord-Rolle“ wurde nicht ausgelöst. Bei einem derartigen Befehl wäre eine alles durchdringende Klingel ausgelöst worden, die überall an Bord zu hören gewesen wäre. Ferner hätte nach dem Ständigen Befehl F 123 Nr. 509 bei einem derartigen Einsatz von vornherein ein Sanitätsgast zur Bootsbesatzung gehört. Dies war jedoch bei dem jetzt erteilten Befehl nicht der Fall. Nachteilige Auswirkungen hatte dies letztlich nicht, weil die Besatzung des MRB einschließlich des Sanitätssoldaten schließlich um 16.01 Uhr (OZ) vollzählig versammelt im MRB saß, das Boot klar zum Aussetzen war, dies an die Brücke gemeldet worden war, die MVP jedoch zuvor noch keine günstige Position erreicht hatte, die ein Aussetzen des MRB ermöglicht hätte. Die war erstmals um 16.01 oder 16.03 Uhr OZ erreicht. Die Geschwindigkeit der Fregatte lag unter 5 kn. Die Wellenhöhe betrug in Lee maximal noch $\frac{1}{2}$ bis 1 m. Das erfolgreiche Aussetzen des MRB innerhalb einer Minute wäre zu diesem Zeitpunkt möglich gewesen. Etwa fünf Minuten vor Erreichen dieser Position hatte auf Weisung des Beschuldigten der Kapitänleutnant Krug bei der CUMB über VHF nachgefragt, ob und gegebenenfalls welche Hilfe sie benötige. Nach etwa zwei/drei Minuten kam die Antwort, daß die MVP ihr MRB schicken solle. Dies teilte Kapitänleutnant Krug dem Beschuldigten mit. Statt um 16.01/16.03 Uhr (OZ), als die für das Aussetzen des MRB günstige Leeposition erreicht war, den Befehl zum Aussetzen des MRB zu geben, schwieg der Beschuldigte und ließ bis zu zwei Minuten ungenutzt verstreichen. Nach Ablauf dieser Zeitspanne kam der Befehl der CUMB an die MVP, Raum zu geben. Diesem Befehl kam der Beschuldigte nunmehr sofort nach, ließ die Geschwindigkeit kurzfristig erhöhen und einen Kurs leicht nach Backbord legen.

Hätte der Beschuldigte, wie es geboten und auch zumutbar war, um 16.01/16.03 Uhr (OZ) das MRB aussetzen lassen, hätte mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit der Soldat Samuel Scheffelmeier den Unfall überlebt. Zu diesem Zeitpunkt befand sich die MVP maximal 400 m von der Unfallstelle entfernt. Diese Strecke hätte es bei für den Beschuldigten günstigster Berechnung in maximal 3 Minuten 40 Sekunden zurücklegen können. Rechnet man die Aussetzzeit von einer Minute hinzu, hätte das MRB in vier Minuten 40 Sekunden an der Unfallstelle sein können. Samuel Scheffelmeier war noch zwanzig Minuten nach dem Unfall lebend gesehen worden, als er winkend um den Bug der CUMB treibend gesehen worden war. Wäre er innerhalb von 22 Minuten aus dem Wasser geholt worden, hätte er überlebt. Dies bedeutet, daß für ihn eine sichere Überlebenschance bis 16.12 (16.13) Uhr (OZ) gegeben war. Das MRB der MVP hätte demnach um 16.07.40 Uhr (OZ) an der Unfallstelle eingreifen können. Auf seinem Wege dorthin wäre ihm Samuel Scheffelmeier so gar entgegen getrieben. Es hätten demnach knapp fünf Minuten zur Verfügung gestan-

den, den Soldaten aus dem Wasser zu holen und zu retten. Dies wäre mit Sicherheit gelungen. Die Crew des MRB war im Gegensatz zur der Besatzung des um 16.07 Uhr für den Beschuldigten überraschend auftauchenden und zur CUMB fahrenden Speedbootes der EDINB mit einem Motorola ausgestattet, so daß es möglich gewesen wäre, es über Funk ohne Zeitverzug zu dirigieren, so daß zeitaufwendige Fahrten zur CUMB überflüssig gewesen wären, um sich von dort jeweils aktuelle Direktiven zu holen und sich die Standorte der im Wasser treibenden Soldaten sagen zu lassen. Die Besatzung des MRB der MVP war geeignet und fähig, das Rettungsmanöver zu fahren und innerhalb des obigen Zeitraumes trotz gewisser Unzulänglichkeiten ihres Bootes erfolgreich durchzuführen. Die Männer waren im übrigen äußerst motiviert, die britischen und deutschen Seeleute aus dem Wasser zu holen. Sie wußten, daß es im Hinblick auf die Wassertemperatur und der bisher vergangenen Zeit auf jede Sekunde ankam. Dies hätte der Beschuldigten, der selber davon ausging, daß die Soldaten ohne jeglichen Verzug aus dem Wasser zu holen waren, bei der von ihm zu fordernden Sorgfalt erkennen, nutzen und entsprechend handeln können. Er war Kommandant der MVP und Angehöriger des Marineverbandes an einer verantwortlichen Stelle. Ihn traf eine Schutzpflicht gegenüber allen im Wasser treibenden Soldaten. Im übrigen hatte der Beschuldigte selber das MRB der CUMB als Rettungsmittel vorbehaltlos angeboten und von dort die Weisung erhalten, es zu schicken. Diese Weisung hatte er ignoriert, obwohl sich an den tatsächlichen Verhältnissen der Ausgangslage nichts geändert hatte. Samuel Scheffelmeier wurde um 16.26 Uhr (OZ) mit Hilfe eines Hubschraubers tot aus dem Wasser geborgen. Der Soldat war ertrunken. Der Beschuldigte ist deshalb hinreichend verdächtig, für den Tod des Samuel Scheffelmeier verantwortlich zu sein und den Tod fahrlässig durch Unterlassen der als so von ihm auch erkannten gebotenen Rettungsmaßnahme fahrlässig verursacht zu haben, §§ 222, 13 Abs. 1 StGB.

Der Soldat Paul wurde von Rettungsschwimmern der CUMB um 16.07 Uhr (OZ) tot aus dem Wasser gefischt. Er hatte wahrscheinlich bei dem Sturz in das nur 3° bis 3,5° kalte Wasser einen Schock erlitten und war bewußtlos geworden. Die von ihm nicht ordnungsgemäß angelegte Rettungsweste hatte sich bei dem Kontakt mit dem Wasser selbsttätig aufgeblasen, sich nach oben verschoben und so seinen Kopf unter Wasser gedrückt, so daß er schließlich ertrunken war.

Der Soldat Nieschwitz wurde um 16.09 Uhr OZ unter der Mithilfe von Rettungsschwimmern aus dem Wasser geholt. Er war zu diesem Zeitpunkt am Ende seiner physischen Kräfte angelangt.

Um 16.11 Uhr OZ wurden die britische Soldatin ebenfalls durch Rettungsschwimmer und um 16.15 Uhr der britische Bootsführer, der auf dem gekenterten Speedboot saß, durch das Speedboot der EDINB gerettet.

Um 16.15 Uhr OZ war der zu Hilfe gerufene Hubschrauber über dem im Wasser treibenden Samuel Scheffelmeier erschienen und ließ etwa zwei Minuten später einen Rettungsschwimmer hinab, dem es jedoch zunächst nicht gelang, das Rettungsseil an der Rettungsweste Scheffelmeiers zu befestigen. Gegen 16.26 Uhr OZ schließlich konnte Samuel Scheffelmeier in den Hubschrauber geborgen werden. Ihm konnte nicht mehr geholfen werden. Reanimationsversuche bei den Soldaten Paul und Scheffelmeier blieben erfolglos. Es konnte nur noch ihr Tod festgestellt werden. Beide waren ertrunken.

III.

Der Beschuldigte ist der Auffassung, korrekt gehandelt zu haben, und läßt sich im wesentlichen dahin ein, das an Bord der MVP vorhandene MRB sei, was ihm bei Fahrtantritt bewußt gewesen sei, für Einsätze zur Rettung der im Wasser schwimmenden Soldaten im Hinblick auf die zum Unfallzeitpunkt herrschenden See- und Wetterverhältnisse untauglich gewesen. Es sei allenfalls bis zu einer Wellenhöhe von maximal 1 m einsetzbar. Das Boot lasse sich extrem schwer steuern. Ein Einsatz des Bootes sei deshalb bei dem damals herrschenden Wellengang bis zu 2 m mit einer extremen Gefährdung der Besatzung des MRB verbunden gewesen, so daß ein Einsatz des Bootes nur im äußersten Fall zu verantworten gewesen wäre. Dieser habe jedoch nach seiner Auffassung nicht vorgelegen. Die CUMB sei das befehlsgebende Schiff gewesen, das für die vorzunehmenden Rettungsmaßnahmen zuständig gewesen sei. Er habe zu keinem Zeitpunkt Anlaß gehabt, an der Fähigkeit der CUMB und ihrer Besatzung zu zweifeln, das Rettungsmanöver erfolgreich durchzuführen. Die Schiffbrüchigen hätten sich in einer Gruppe zusammengefunden. Es sei nicht damit zu rechnen gewesen, daß jemand hätte abgetrieben werden können. Außerdem habe er sich zu keinem Zeitpunkt in einer für das Aussetzen des MRB erforderlichen günstigen Lee-Position befunden. Als man nach 16.00 Uhr OZ eine Lee-Position erreicht habe, sei sofort der Befehl der CUMB gekommen, Raum zu geben, so daß man auch unter diesem Gesichtspunkt keine Möglichkeit gehabt habe, das Boot auszusetzen. Im übrigen sei es ohnehin erforderlich geworden, eine Kursänderung vorzunehmen, weil ein Fortsetzen der Steuer- bzw. Backbordmanöver beider Schiffe zu einer Kollision beider geführt hätte, so daß er losgelöst von dem Befehl der CUMB, Raum zu geben, ohnehin nach Backbord hätte ausweichen müssen. Heute könne er sich nicht mehr erinnern, der CUMB das MRB der MVP als Rettungsmittel angeboten zu haben. Er wisse lediglich aus den Unterlagen, daß die CUMB das MRB der MVP angefordert haben soll.

Diese Einlassung ist aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen nicht geeignet, den gegen den Beschuldigten bestehenden hinreichenden Tatverdacht auszuräumen, eine fahrlässige Körperverletzung zum Nachteil Samuel Scheffelmeiers begangen zu haben.

1. Eignung der Rettungsmittel der MVP:

a) Speedboot:

Ursprünglich verfügten Fregatten der Klasse 123, zu denen die MVP gehört, über zwei Motorrettungsboote. Um für die Erfüllung zusätzlicher Aufgaben gerüstet zu sein, wurde mit Erlaß des Bundesministeriums der Verteidigung vom 23. August 1996 – Ausnahme Nr. 1/96 – (WV IV 5 – Az. 47-06-19) zugelassen, daß Fregatten der Klasse 123 mit nur einem Motorrettungsboot (MRB) ausgerüstet zu sein brauchten. Zusätzlich zum verbleibenden MRB sollten die Fregatten stattdessen ein für Sonderaufgaben, namentlich für Einsätze im Rahmen der Krisenreaktionskräfte geeignetes Motorboot, See, (Speedboot) mit sich führen. Der aufgrund der geringeren Platzkapazität des Speedbootes eingetretene Verlust von Rettungsplätzen wurde durch andere Maßnahmen ausgeglichen. Die MVP verfügte deshalb auf der Backbordseite über ein Speedboot und auf der Steuerbordseite über das MRB. In der Folgezeit stellten sich jedoch technische Schwierigkeiten bei dem Bordladekran (BLK) des Speedbootes ein. Wegen der dadurch aufgetretenen sicherheitstechnisch-

en Bedenken im Hinblick auf zahlreiche technische Funktionsstörungen des BLK für das Speedboot, dessen Sperrung und der damit verbundenen Verminderung der Gruppenrettungsmittelkapazität durften die Schiffe der Klasse 123 nur noch aufgrund jeweiliger Ausnahmegenehmigungen am Seeverkehr teilnehmen. Da letztlich die Verantwortung für eine Teilnahme am Seeverkehr trotz eingeschränkter Seenotrettungsmittelkapazität beim Kommandanten der jeweiligen Einheit lag, wurde im Oktober 2001 angeregt, eine befristete generelle Ausnahmegenehmigung zu erteilen. Eine interne Anfrage vom 30. Oktober 2001 unter anderem zu der Frage, ob das an Bord der Fregatten der Klasse 123 mitgeführte Motorrettungsboot uneingeschränkt einsatzbereit sei, ergab, daß es keine Hinweise, Meldungen oder Erkenntnisse gebe, die vermuten lassen würden, daß das Motorrettungsboot nicht uneingeschränkt einsatzbereit sei (Fernschreiben vom 05. November 2001 (Nr. 20 des Anlagenkonvolut zum Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 21. August 2003). Unter dem 07. November 2001 erteilte das Bundesministerium der Verteidigung zur Ausrüstung von Fregatten Klasse 123 mit Seenot-Rettungsmitteln die bis zum 30. Juni 2002 befristete Ausnahme Nr. 02/01, nach der es den Schiffen gestattet wurde, ohne einsatzbereite Bootsaussetzvorrichtung für das Motorboot, See (Speedboot) am Seeverkehr teilzunehmen, und in der es unter B. heißt:

Die Ausnahmegenehmigung ist mit folgenden Nebenbestimmungen verbunden:

1. Das an Bord mitgeführte Motorrettungsboot und seine Aussetzvorrichtung muß uneingeschränkt einsatzbereit sein.
2. Das Motorboot, See muß als solches funktionstüchtig sein.
3. Die PME-Maßnahmen an der Bootsaussetzvorrichtung und dem Motorboot, See sind weiterhin im vorgegebenen Umfang durchzuführen.

Dementsprechend führte die MVP am Vorfalstag auf der Backbordseite das Speedboot und auf der Steuerbordseite das MRB. Die Benutzung des Bordladekrans des Speedbootes war grundsätzlich untersagt. Dem Kommandanten war es jedoch gestattet, in einem außerordentlichen Fall (beispielsweise einem Seenotrettungsfall) dieses Verbot vorübergehend aufzuheben, wobei dies mit entsprechender Begründung im Bordbuch einzutragen gewesen wäre. Demnach wäre es dem Beschuldigten erlaubt gewesen, das Speedboot unbemannt zu Wasser zu lassen. Dies war wegen seiner Einpunktaufhängung bei Wellenhöhen von mehr als 1,50 m möglich (vgl. nautisches Gutachten des SV Ebel vom 12. Mai 2003, Bl. 77 d.A. Bd. IV). Es hätte anschließend von Bord aus bemannt werden können, um in das Rettungsgeschehen erfolgreich einzugreifen. Die Übernahme der Besatzung nebst der Verunglückten aus dem Wasser hätte, weil ein Aufheizen des bemannten Speedbootes wegen der „Unberechenbarkeit“ des Bordladekrans nicht in Betracht kam, mittels Schwimmer, Rettungsgalgen, Stretchers oder des Kletterrettungsnetzes erfolgen können. Das Speedboot selber hätte in Schlepp genommen werden können, wenn ein Einholen nicht möglich gewesen wäre. Ein (materieller) Verlust des Bootes hätte im Hinblick auf zu rettendes Leben in Kauf genommen werden müssen. Dem Aussetzen des Speedbootes hätte auch nicht ein möglicher Aussetzer des Bordladekrans im Wege gestanden. Denn die Überprüfung des Ladekrans nach dem Vorfall (vgl. Bl. 150 ff d. HVA) hatte ergeben, daß dieser beim Aussetzen von Last unbeanstandet gearbeitet hatte. Es ist nichts dafür ersichtlich, warum er dies am Vorfalstag auf See nicht auch hätte tun sollen, so daß er als weiteres Rettungsmittel zur Verfügung gestanden hätte.

b) Motorrettungsboot, See:

Bei dem MRB handelt es sich um ein Rettungsmittel mit Zweipunktaufhängung, das grundsätzlich auf der Leeseite eines Schiffes auszusetzen ist. Demgemäß entsprach das unmittelbar nach dem Unfall von der MVP durchgeführte Steuerbordmanöver dieser Vorgabe, weil so die Leeseite für ein Aussetzen des MRB gewonnen wurde. Nach der TDv 2030/034-13, Ausgabe Juli 1994, Punkt 1.1.3 kann das bemannte MRB unter anderem bis zu einer Wellenhöhe von maximal 1,5 m sicher aus- und eingebracht werden. Das Aussetzen und Einholen des Bootes kann bis zu einer Schiffsgeschwindigkeit von 6 kn erfolgen. Nach dem Ständigen Befehl F 123 Nr. 509, Stand Februar 2003, Punkt 3.3.1 sind diese Voraussetzungen dahin verschärft, daß die Geschwindigkeit auf unter 4 kn zu reduzieren ist.

Diese Voraussetzungen waren vorliegend erfüllt.

aa) die Wellenhöhe betrug laut Eintragung im Schiffstagebuch 1,50 m. Die Zuverlässigkeit dieser Eintragung wird durch die Aussage des Oberleutnant zur See Tesche dahin relativiert, daß er persönlich zwar anderer Auffassung (nämlich Wellenhöhe bis zu 3 m) als der mitschätzende Navigationssoldat gewesen sei, jedoch letztlich die Eintragung von 1,50 m unterschrieben habe, weil der Navigationssoldat nach seiner Erfahrung zuverlässig sei und er die Eintragung an diesem Tage, an dem nach dem Unglücksfall die Nerven blank gelegen hätten, nicht so genau gelesen habe. Er selber sei jedoch nach wie vor der Auffassung, daß die Wellenhöhe bis zu 3 m betragen habe. Soweit er in seiner Äußerung zum Unfallgeschehen vom 06. März 2003 zur Wellenhöhe (Bl. 23 d. Havarieakte) selber eine Wellenhöhe von 1,50 m genannt habe, beruhe dies darauf, daß er sich bei der Brücke nach der entsprechenden Eintragung im Tagebuch erkundigt habe. Da er davon ausgegangen sei, daß er mit seiner eigenen Schätzung von 3 m daneben liegen könne, habe er die Angabe von 1,50 m in seine Meldung übernommen, obwohl nach seiner eigenen Schätzung die Angabe von 3 m zutreffender gewesen wäre.

Gegen die Schätzung des Zeugen Tesche sprechen zunächst die weiteren Eintragungen im Schiffstagebuch, nach denen die Wellenhöhe für 14.00 Uhr, 16.00 Uhr, und 18.00 Uhr jeweils mit 1,50 m vermerkt wurden. Ferner hat der Beschuldigte selber die Wellenhöhe auf 1,5 bis 2,00 m geschätzt. Dem entsprechen die Aussagen der vom Senat vernommenen Zeugen Korvettenkapitän Dirks, des Stabskapitänleutnants Kluwe und die Aussagen des Obermaats Nieschwietz in seiner polizeilichen Vernehmung vom 18. März 2002, die Meldung des Kapitänleutnants Venker vom 06. März 2003, die Meldung des Kapitänleutnants Thos vom 07. März 2003, die Meldung des Obermaats Marschefski vom 06. März 2003, die Angabe des Hauptgefreiten Jäckel vom 06. März 2002 und die Havarieanzeige des Beschuldigten Menge vom 10. Juni 2002. Demgegenüber sprechen neben dem Oberleutnant Tesche einzig die Hauptgefreite Weber in ihrer Äußerung vom 06. März 2003 von einer Dünung von 2 bis 3 m und der Hauptgefreite Kasten in seiner Meldung von einer Dünung von etwa 2 bis 2,5 m. Das entscheidende Gewicht wird jedoch den mit höheren Dienstjahren und daher mit einer größeren Erfahrung einhergehenden Aussagen zuzumessen sein. Demgemäß ist von einer Wellenhöhe von 1,5 bis 2,00 m auszugehen, wie sie der Beschuldigte selber zugrundegelegt hat.

Diese Wellenhöhe hatte sich um 16.01 Uhr (OZ) in der Leeposition auf etwa die Hälfte halbiert. So hat der Zeuge Korvettenkapitän Dirks anlässlich seiner richterlichen Vernehmung am 15. September 2003 bekundet, daß sich die Wellenhöhe auf der

Leeseite auf mindestens die Hälfte reduziert hatte. Dem entspricht die ergänzende Aussage des Hauptbootsmanns Krutmann vom 09. März 2003 im Havarieverfahren. So hatte er dort unter anderem ausgeführt, „... ließ ich noch mehr Wolldecken aus dem Schiff holen, da ich fest der Meinung war, daß wir das MRB zu diesem Zeitpunkt ins Wasser bringen (würden), da wir gut in Lee waren und keine hohen Wellen gegen die Bordwand schlugen“. Dementsprechend war die Vorgabe der oa. TDv zur Wellenhöhe bei einem Aussetzen des MRB zumindest eingehalten. Dies trifft auch dann zu, wenn man eine Wellenhöhe bis zu 3 m annehmen sollte, weil diese in der Lee-position um die Hälfte auf etwa 1,50 m reduziert gewesen wäre.

bb) Der Zeuge Kapitänleutnant Krug hat die Geschwindigkeit der MVP, nachdem die CUMB deren MRB angefordert hatte, vorsichtig auf etwa 3 Knoten geschätzt. Dies war Ausgangspunkt des Steuerbordmanövers, als die MVP die Lee-position zum Aussetzen des MRB gewonnen hatte. Der Stabskapitänleutnant Kluwe, der zur Vorfallszeit auf der MVP als Navigationsoffizier eingesetzt war, hat dazu am 22. September 2003 gesagt, daß er nach Beenden der Steuerborddrehung dem Wachoffizier (Oberleutnant Tesche) empfohlen habe, die MVP mittschiffs zu legen und die Fahrt so zu reduzieren, daß das MRB unverzüglich hätte ausgesetzt werden können. Die Geschwindigkeit sei auf etwa 5 – 6 Knoten gelegt worden, was im Wasser einer geringeren Geschwindigkeit von etwa 4 Knoten entsprochen habe. Die MVP sei so gebaut, daß die Geschwindigkeitsreduzierung sehr schnell erfolge. Sobald sich das Schiff auf den neuen Kurs eingependelt und stabilisiert habe, sei auch die Geschwindigkeitsreduzierung erfolgt. Dies hat der Zeuge Oberleutnant Tesche anlässlich seiner richterlichen Vernehmung am 29. September 2003 bestätigt. Er hat dazu bekundet, daß die MVP zu diesem Zeitpunkt eine Geschwindigkeit von etwa 4 Knoten gehabt habe. Dementsprechend waren sowohl die Vorgaben der oa. TDv und des oa. Ständigen Befehls zur Geschwindigkeitsvorgabe bei einem Aussetzen des MRB erfüllt.

Das MRB hätte deshalb in der Lee-position sicher bemannt ausgesetzt werden können. Dieser Wertung entspricht auch das vom Senat zur Tauglichkeit des MRB eingeholte Gutachten des SV Dr. Kuehnlein vom 07. November 2003.

cc) Zur Einsatzsicherheit und Steuerungsfähigkeit des MRB verhält sich zunächst ein interner Bundeswehrbericht vom 06. Januar 1995 zur Überprüfung der Eignung des MRB für einen in Aussicht genommenen Boarding-Einsatz des Bootes. Obwohl als Zielrichtung die Erprobung eines möglichen Einsatzes als Boarding- und nicht als Rettungsboot diente, darf jedoch allgemein festgehalten werden, daß der Rudergänger Schwierigkeiten hatte, das Boot bei den beim Boot auftretenden großen Gierwinkeln ab etwa 1 m Seegangshöhe auf Kurs zu halten. In diese Richtung scheint auch eine Stellungnahme des Bundesverteidigungsministeriums vom 17. Juni 2003 (Bl. 191 (194) d.A. Bd. IV zu weisen, in der es in diesem Zusammenhang heißt, daß das längsseits der Bordwand der CUMB zum Einsatz gekommene Beiboot der Edinburgh ein für diese Rolle geeigneteres Gummiboot gewesen sei, während das mehrere Tonnen schwere MRB der MVP bei gleichem Einsatzprofil die im Wasser Treibenden gefährdet hätte und insofern für diese Rolle weniger geeignet gewesen wäre. Dies wird jedoch bereits relativiert durch die Stellungnahme des Bundesministeriums der Verteidigung vom 11. Dezember 2003, in der darauf hingewiesen wird, daß das Manövrieren des Bootes im Rettungseinsatz mit anderer Zusammensetzung der Bootsbesatzung mehr Spielraum bietet als beim Verbringen einer Boarding-Gruppe an ein fahrbares Handelsschiff unter Einsatzbedingungen, zumal die Rettungsboote von erfahrenen Bootsführern gefahren werden. Anders als beim Längsgehen

an einem Schiff in Fahrt könne das MRB beim Anfahren an einen Schiffbrüchigen den Kurs und seine Fahrt und damit auch die Nutzung oder Vermeidung bestimmter Seegangseinflüsse selbst bestimmen, zumal der Schiffbrüchige gleiche oder ähnliche Bewegungen wie auch das Boot durchführe. Ferner hätte das Rettungsboot auch einen Rettungsschwimmer im Neopren-Anzug an Bord, der vor Ort ins Wasser gehen und den im Wasser Treibenden unterstützen könne.

Der vom Senat in diesem Zusammenhang eingeschaltete Sachverständige Dr. Kuehnlein hat in seinem oa. Gutachten zum einen ausgeführt, daß ein Heranfahen an im Wasser treibende Personen mit einem Boot wie dem MRB für diese mit einer erheblichen Gefährdung für Leib und Leben verbunden und darüber hinaus schier unmöglich sei. Zum anderen hat er jedoch auch ausgeführt, daß das MRB, sobald es aus dem Leebereich der MVP herausgekommen sei, unter größten Anstrengungen eines erfahrenen Rudergängers auf Kurs gehalten werden könne. Bei dem Versuch, sich einem Schiffbrüchigen zu nähern, würde dies eine erhebliche Gefährdung für die im Wasser befindliche Person bedeuten. Hieraus ist zu schließen, daß entscheidend das seemännische Können der Besatzung des MRB die Sicherheit des Rettungsvorganges beeinflusst und über Erfolg oder Mißerfolg der Rettungsaktion entscheidet. Der Zeuge Korvettenkapitän Dirks, Leiter der Seitendecksbesatzung, hat in diesem Zusammenhang anlässlich seiner richterlichen Vernehmung am 15. September 2003 bekundet, daß bei seiner Empfehlung an den Beschuldigten, das MRB auszubringen, alle Parameter gestimmt hätten, um das Rettungsmanöver durchzuführen, um den Mann erfolgreich aus dem Wasser zu holen. In gleichem Sinne hatte sich der Zeuge bereits anlässlich seiner Vernehmung vor dem Havarieausschuß geäußert, daß nach seinem Ausbildungsstand der Bootsführer in der Lage gewesen sei, die ihm gestellte Aufgabe zu erfüllen. Dem entspricht auch die oa. Handlungsweise des Hauptbootsmann Krutmann, alles aus seiner Sicht Erforderliche zu veranlassen, um ein unverzügliches Ausbringen des MRB zu gewährleisten. Soweit der Zeuge Oberleutnant Tesche den Einsatz des MRB für ausgeschlossen gehalten hat, stehen dem die Bewertungen der älteren und erfahreneren Zeugen Dirks und Kluwe entgegen, die die Rettungsaktion zwar als grenzwertig, jedoch für durchführbar angesehen haben. Letztendlich ist hiervon auch der Beschuldigte ausgegangen. Wäre er der Auffassung gewesen, daß das MRB und dessen Besatzung nicht für ein Durchführen der Rettungsaktion geeignet gewesen wären, hätte er das MRB mit Sicherheit nicht der CUMB einschränkungslos als Rettungsmittel angeboten. Im Hinblick auf die Lebensgefahr, in der sich der Soldat Scheffelmeier befand, verbot es sich im übrigen, an eine Gefährdung seiner Person durch ein Rettungsmanöver zu denken. Hier ging es um Leben oder Tod. Eine Gefährdung der Besatzung des MRB durch Ausbringen und Fahren des MRB war vorliegend auszuschließen.

dd) Das Einholen des bemannten MRB wäre auch auf der Leeseite mit einer Gefährdung des Bedienungspersonals an Bord des MRB verbunden gewesen. Dazu wird auf die Inaugenscheineinnahme eines baugleichen MRB durch StAin Böhm am 01. August 2002 (Bl. 126 ff d.A. Bd. II), ihrer Beschreibung, dem dazugehörigen Bildvorgang und den Ausführungen des SV Dr. Kuehnlein vom 07. November 2003 verwiesen. Dies hätte dem Einsatz des MRB als solchem jedoch nicht widersprochen. Falls es nicht möglich gewesen wäre, das MRB an Bord einzuholen, so hätte die Möglichkeit bestanden, die Besatzung des MRB einschließlich des/der Verunglückten über den Rettungsgalgen, Stretcher oder das ausgebrachte Kletterrettungsnetz an Bord zu übernehmen, wobei gegebenenfalls Rettungsschwimmer zu beteiligen gewesen wären (vgl. Gutachten des SV Ebel vom 12. Mai 2003).

Mithin wird sich erweisen, daß das MRB und dessen Besatzung ein geeignetes Rettungsmittel waren. Hinsichtlich der vom SV Dr. Kuehnlein angesprochenen möglichen Gefährdung des Verunglückten ist anzumerken, daß es losgelöst vom Einsatzbefehl des Beschuldigten stets im pflichtgemäßen Ermessen des Bootsführers des MRB aufgrund der unmittelbar vor Ort bestehenden Seegangsverhältnisse gestanden hätte zu entscheiden, wie er das Rettungsmanöver hätte durchführen wollen. Bei der abzuwägenden Gefahr für den Verunglückten war namentlich zu berücksichtigen, daß bis zum erstmöglichen Einsatzbefehl des MRB um 16.01 Uhr (OZ) bereits zehn Minuten vergangen waren. Nach der vom Zeugen Oberleutnant Tesche geschilderten und bei der Marine für einen untrainierten Menschen geltenden Faustregel entsprach die Gradzahl der Wassertemperatur der Minutenzahl, bis zu der der Verunglückte das Bewußtsein verlieren konnte. Zwar ist zugunsten des Beschuldigten beim Soldaten Scheffelmeier von dessen gutem Trainingszustand auszugehen. Dennoch waren hier bis 16.01 Uhr OZ bereits zehn Minuten vergangen und die für einen untrainierten Menschen geltende Zeit in dem 3° bis 3,5 ° kalten Wasser bereits um etwa das Dreifache überschritten.

c) Rettungsweste:

Bei der auf der MVP verwendeten und von den drei deutschen Soldaten anlässlich des Unfalls getragenen Rettungsweste handelte es sich um eine Schwimmweste mit integriertem Kälteschutzanzug und einer ebenfalls in den Anzug integrierten Spritzschutzhaube (Spraycap). Hierbei handelt es sich ferner im Gegensatz zur in der Handelsschiffahrt üblichen (voluminösen) Feststoffweste um eine bei einem Eintritt in das Wasser gasaktivierte aufblasbare Weste, die wegen ihres geringeren Volumens zu fast jeder Zeit unmittelbar am Mann getragen werden kann und diesen nicht wesentlich bei seinen Routineaufgaben behindert.

aa) Bei dem Kälteschutzanzug handelt es sich um einen leichten Folienkälteschutzanzug, der in die Rettungsweste integriert und erst herausgezogen und angezogen werden muß. Das Anlegen im Wasser wird in der Ausbildung geübt, wobei dies jedoch in der Regel im Hallenbad und damit im wärmeren Wasser geschieht, was stets mehrere Minuten in Anspruch nimmt. Das Anlegen im sehr kalten Wasser – wie vorliegend – ist, wie der Flottenarzt Dr. van Laak vom Schiffsmedizinischen Institut der Marine in seiner Stellungnahme vom 07. Februar 2003 mitgeteilt hat, bekannt problematisch. Nach den Ausführungen des Sachverständigen Rolf Herrmann ist dies bei den am Vorfalstag herrschenden Luft- und Wassertemperaturen im Wasser kaum möglich gewesen. Wie der Soldat Nieschwitz in diesem Zusammenhang bezeugt hat, hat er vom Anlegen des Kälteschutzanzuges bewußt abgesehen, weil er dazu wegen der Kälte nicht die nötige Kraft dazu gefunden habe und auch nicht unnötig habe Kräfte vergeuden wollen. Der Soldat Scheffelmeier hatte ebenfalls nicht erst versucht, den Anzug aus seiner Tasche hervorzuholen und anzulegen. Im übrigen hat der Flottenarzt Dr. van Laak in seiner oa. Stellungnahme dazu ferner ausgeführt, daß die Marinerettungsweste mit Kälteschutzanzug nicht für einen Vorfall wie am 06. März 2002 geschehen entwickelt worden sei. Ausgelegt sei die Weste insoweit für den sogenannten relativ geordneten Seenotrettungsfall, bei dem für die Besatzung vor dem Verlassen des Schiffes die Chance bestehe, den Anzug vorher anzulegen. Da diese Voraussetzungen bei dem hier zu beurteilenden Unfall nicht vorgelegen hatten, hat der Havarieausschuß der Marine, um dem vorzubeugen, für die Zukunft empfohlen, daß bei Transferfahrten wie der vorliegenden Art der Folienkälteschutzanzug vorbeugend anzulegen sei.

bb) Das **Spraycap** soll ein Überfluten von Mund und Nase verhindern, um die Gefahr des Ertrinkens zu minimieren. Die Haube kann, wenn es früher geübt wurde, in weniger als 30 Sekunden angelegt werden. Wird die Spritzschutzhaube übergezogen, besteht die Gefahr, daß diese innen kurz nach dem Eintauchen in kaltes Wasser infolge der warmen Atemluft des Betroffenen beschlagen kann, so daß die Sicht verringert ist. Dies dauert in der Regel einige Minuten an, ehe sich die Sichtmöglichkeiten wieder bessern. Daher hatte der Soldat Nieschwitz davon abgesehen, die Haube anzulegen. Samuel Scheffelmeier hatte ebenfalls das Spraycap nicht hervorgezogen und so objektiv die Gefahr in Kauf genommen, Wasser zu inhalieren.

cc) Die **Rettungsweste** selber ist für alle Wassertemperaturen ausgelegt und bietet bei einem richtigen, festen Anlegen der Schrittgurte einen wirkungsvollen Schutz und führt zu einer sicheren Freibordlage des Kopfes im Wasser, durch die ein Herabsinken des Kopfes auf Höhe des Wasserspiegels vermieden wird. Wegen der Einzelheiten wird dazu auf die beiden Bilder in der ergänzenden Stellungnahme des Sachverständigen Herrmann vom 25. Juni 2003 (Bl. 215 d.A. Bd. IV) verwiesen, wobei jedoch anzumerken ist, daß auch bei den zum Unfallzeitpunkt herrschenden Seeverhältnissen bei einer korrekt angelegten Rettungsweste Wasser über das Gesicht gespült werden konnte, wenn die Spritzschutzhaube nicht angelegt worden war. Wie sich aus der Aussage des britischen Unteroffiziers Shaw (Bl. 178 d.A. Bd. V), der vom Hubschrauber zu Scheffelmeier hinuntergelassen wurde, ergibt, fand dieser die Situation vor, daß Scheffelmeiers Kopf und Kinn so nach vorn auf die Brust gedrückt wurden, daß Mund und Nase nicht vor Wind und Wellen geschützt waren, sein Gesicht wurde ständig von Wasser überspült. Hieraus hat der Sachverständige Herrmann gefolgert, daß die Rettungsweste im Schrittgurt nicht hinreichend fest angezogen worden war. Indessen hätte jedoch auch ein korrekter Sitz der Weste angesichts der Wind- und Wellenverhältnisse nicht verhindert, daß die Wellen ins Gesicht geschlagen wären. Einen Schutz hiervoor hätte nur die – nicht benutzte – Spritzschutzhaube geboten. Die Nichtbenutzung ist insoweit jedoch nachvollziehbar, weil sie für etliche Minuten beschlagen gewesen wäre und deshalb keine Orientierungshilfe geboten hätte, zumal sich drei Schiffe in unmittelbarer Nähe befanden und somit eine alsbaldige Hilfe suggerierten, wie die Aussage des Soldaten Nieschwitz erkennen läßt, so daß man meinte, wegen der in Kürze zu erwartenden Rettung auf die die Sicht behindernde Schutzhaube verzichten zu können. Im Hinblick auf die starke Auskühlung der Hände (vgl. die Schilderung Nieschwitz) und der stark belastenden Atmung (vgl. die Beschreibung durch Nieschwitz bei Samuel Scheffelmeier) war Scheffelmeier derart auf sich konzentriert, daß er offensichtlich, als es objektiv nach dem Vorbeigleiten am Bug der CUMB geboten gewesen wäre, ihm nicht vorwerfbar nicht mehr daran dachte, die Spritzschutzhaube anzulegen.

d) Auslösen der Alarmklingel bei dem Manöver „Mann über Bord“:

Bei diesem Alarm wird unter anderem eine Alarmklingel ausgelöst, die durch das ganze Schiff zu hören ist. Dieser Alarm wurde nicht gegeben, teils weil man nicht daran gedacht (Oberleutnant Tesche), teils weil man gemeint hatte, daß seine Voraussetzungen nicht vorgelegen hätten, weil der Unglücksfall sich nicht auf dem eigenen Schiff ereignet hatte, teils weil man der Auffassung gewesen war, daß dieser Alarm einen unnötigen Stationswechsel bei den bereits an Deck befindlichen Personen bewirkt hätte, wobei dies so nicht nachvollziehbar ist. Beim Auslösen des Alarms hätte jedes Besatzungsmitglied den ihm bei einem derartigen Manöver zugewiesenen Platz einnehmen müssen. Hört sie den Alarm nahe oder direkt in ihrer Rollen-

position kann normalerweise kein Nachteil entstehen. Die anderen Personen wissen jedoch sofort, wo ihr Platz ist. So hätte der Sanitäter Rönnebeck im Gegensatz zur Lautsprecherdurchsage, die im Treppenhaus nicht zu hören war, die Alarmklingel auch dort gehört und hätte sofort gewußt, daß sein Platz im MRB gewesen wäre, so daß er nicht erneut hätte ausgerufen werden müssen. Da er jedoch um 16.01 Uhr (OZ) schließlich am MRB angekommen und die MVP nicht zuvor in einer für ein Aussetzen des MRB günstigen Lee-Position gewesen war, ist dieser Umstand nicht ursächlich für einen verspäteten Aussetzvorgang des MRB geworden. Aus demselben Grund bedarf es auch keiner Auseinandersetzung mit der Frage, ob das Manöver „Mann über Bord“ auch für den hier vorliegenden Fall zu gelten hatte, bei dem beim Führungsschiff Personen ins Wasser gefallen waren.

2. Lee-Position der MVP für das MRB um 16.01 Uhr OZ:

- a) Die Positionsangaben der beteiligten Schiffe zum Unfallhergang korrespondieren nicht miteinander, wie der nautische Sachverständige, Kapitän Ebel, in seinem Gutachten vom 12. Mai 2003 ausgeführt hat. Die genauen Standorte der MVP und der CUMB lassen sich demgemäß nicht mehr sicher bestimmen. Entsprechendes gilt grundsätzlich ebenfalls für die jeweiligen Zeitangaben, wie die Anlage 3 zu dem oa. Gutachten des Sachverständigen Ebel anschaulich darlegt. Wie der Sachverständige in seinem Gutachten ferner dargelegt hat, hätte die MVP bei einem optimalen Manövrieren, sofern die CUMB sich ihrerseits von der MVP fern gehalten hätte, um 16.01 Uhr oder 16.03 Uhr (OZ) so aufgestoppt bei den Verunglückten liegen können, daß diese sich gut in Lee befunden hätten (vgl. S. 9 des Gutachtens). Da die CUMB ihrerseits jedoch als Führungsschiff die Leitung übernommen hatte, hatte die MVP sich nach deren Befehlen zu richten, so daß sie der CUMB Raum zu geben hatte. Dementsprechend hatte sie ein Manöver zu fahren, daß es der CUMB ermöglichte, die Unfallstelle anzulaufen. Hieran hat sich die MVP gehalten und ihrerseits ein Steuerbordmanöver eingeleitet. Da dem Beschuldigten klar war, daß die CUMB mit ihrem parallel durchgeführten Backbordmanöver zur Unfallstelle zurückkehren wollte, mußte er nach dem gefahrenen Steuerbordmanöver eine Position querab zur CUMB einnehmen, die sich von der Ursprungssituation insoweit unterschied, als er für ein Aussetzen des MRB eine Lee-Position gewonnen hatte und zugleich so weit von der CUMB entfernt war, daß diese nicht gezwungen war, wie zum Zeitpunkt des Vorfalls von der MVP Raum zu fordern. Die für ein Aussetzen des MRB günstige Lee-Position ergab sich von selbst aus dem gefahrenen Steuerbordmanöver der MVP, wobei das Manöver so zu korrigieren war, daß eine ausreichende Querabposition zur CUMB zu erreichen war. War es dem Beschuldigten möglich, wie der Sachverständige Ebel ausgeführt hat, bereits um 16.01 Uhr oder 16.03 Uhr (OZ) an die Unfallstelle selbst zu gelangen, mußte ihm dies erst recht bei einer ausreichenden Querabposition zur CUMB möglich sein. Dieser Zeitpunkt trifft auch nach den Eintragungen in das Schiffstagebuch der MVP zu. Dort ist für 16.01 Uhr (OZ) vermerkt, „MRB ist vollzählig auf Station“. Um 16.02 Uhr (OZ) ist bereits u.a. eingetragen, „Beide Manövrierfahrt,...“ (Beide= CUMB + MVP). Da nach der Aussage des Kapitänleutnant Krug, der zu diesem Zeitpunkt den Funksprechverkehr mit der CUMB geführt hatte, ein bis zwei Minuten zwischen der Anforderung des MRB der MVP durch die CUMB und der Aufforderung der CUMB an die MVP, ihr Raum zu geben, gelegen hatten, hat die für das Aussetzen des MRB günstige Lee-Position demnach bereits um 16.01 Uhr (OZ) vorgelegen. Zu diesem Zeitpunkt war die Besatzung des MRB (einschließlich des Rettungssanitäters) vollzählig angetreten

und saß einsatzbereit im MRB, das nur noch zu Wasser gelassen zu werden brauchte. Dies war dem Beschuldigten bekannt. Ihm waren das MRB klar zum Aussetzen und das Erreichen der Lee-Position gemeldet worden, was er mit „gut“ quittiert hatte.

- b) Um 16.01 Uhr (OZ) befanden sich die mit dem Speedboot gekenterten Soldaten seit zehn Minuten im Wasser, so daß zur sicheren Rettung des Soldaten Samuel Scheffelmeier noch maximal zwölf Minuten zur Verfügung gestanden hätten. Dieser Zeitraum hätte mit Sicherheit ausgereicht, ihn aus dem Wasser in das MRB zu holen und zu retten.
Die MVP war maximal 400 m von der Unfallstelle entfernt. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Dr. Kuehnlein vom 07. November 2001, wobei dessen Geschwindigkeitsschätzung als für den Beschuldigten günstigste zugrunde gelegt wird, hätte das MRB bei einem Seegang von 2,0 m Wellenhöhe mindestens 2,0 m/s zurücklegen können. Soweit der Sachverständige Ebel, die Bundesmarine und der Zeuge Korvettenkapitän Dirks ihrerseits von höheren Geschwindigkeiten ausgegangen sind, wird zugunsten des Beschuldigten von der ihm günstigsten Berechnungsart, nämlich der des Sachverständigen Dr. Kuehnlein, ausgegangen. Um die Strecke von 400 m zurückzulegen, hätte das MRB demnach $200 \text{ s} = 3 \text{ Minuten } 20 \text{ s}$ benötigt. Selbst bei einer Aussetzzeit von zwei Minuten für das MRB hätten für das eigentliche Rettungsmanöver vor Ort noch nahezu 6 Minuten zur Verfügung gestanden, die mit Sicherheit ausgereicht hätten, jegliche Unwägbarkeiten einzubeziehen.
- c) Wäre es gelungen (was objektiv möglich war), den Soldaten Scheffelmeier innerhalb von 22 Minuten aus dem Wasser zu holen, hätte dieser mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit den Vorfall überlebt. Für ihn bestand einzig die Gefahr, innerhalb kurzer Zeit zu ertrinken. Eine Unterkühlung als Todesursache war hier irrelevant.

3. Zur subjektiven Seite des Geschehens:

a) Das MRB der MVP:

Das MRB war zwar nicht wie das grundsätzlich gesperrte Speedboot der MVP ein für die Eigen- und Fremdreueung optimales, jedoch im Hinblick auf seine trainierte Mannschaft für den vorliegenden Rettungsfall taugliches Rettungsmittel.

Soweit sich der Beschuldigte dahin eingelassen hat, das MRB für gänzlich untauglich gehalten zu haben, wird dies zu widerlegen sein:

- (1) Entgegen der Einlassung des Beschuldigten, daß allgemein bekannt sei, daß die Steuerungsfähigkeit des Bootes bei einer Wellenhöhe von mehr als einem Meter nicht mehr gegeben sei, haben dies weder Korvettenkapitän Dirks noch Stabskapitänleutnant Kluwe so bestätigt, sondern ihrerseits bekundet, daß man mit dem Boot sehr wohl Kurs anlegen und auch halten könne. Einzig der Oberleutnant zur See Tesche hat sich im Sinne des Beschuldigten geäußert, wobei sich seine Vorbehalte jedoch in erster Linie auf das Aussetzen und Einbringen des MRB bezogen. Dabei wird jedoch den Aussagen der dienstälteren und erfahreneren Zeugen Dirks und Kluwe der Vorzug zu geben sein. Gestützt wird die Einschätzung der Zeugen Dirks und Kluwe ferner durch das in Anlage 20 zum Schreiben des Bundesverteidigungsministeriums vom 21. August 2003 wieder-

gegebene Ergebnis einer Befragung, ob das an Bord mitgeführte MRB uneingeschränkt einsatzbereit sei. Diese Frage wurde dahin beantwortet, daß keine Hinweise, Meldungen oder Erkenntnisse vorliegen, die vermuten lassen, daß das MRB nicht uneingeschränkt einsatzbereit sei.

- (2) Gegen den Beschuldigten spricht in diesem Zusammenhang, daß er am 01. März 2002 zur Manöverteilnahme ausgelaufen ist, ohne zuvor auf die seiner Meinung nach vorhandene Untauglichkeit des mitgeführten MRB und die damit bei einem erforderlich werdenden Einsatz latent mitfahrende Gefährdung von Leib und Leben zu rettender Soldaten hinzuweisen. Der Bordladekran des Speebootes war gesperrt, so daß ein bemanntes Ausbringen des Bootes grundsätzlich untersagt war. Das MRB stellte deshalb das einzige Rettungsmittel per Boot dar, das nach Auffassung des Beschuldigten nicht einsatzfähig sein sollte. Zum Manöverzeitraum war es nicht ungewöhnlich, auch in der Ostsee mit einer Wellenhöhe von 1,50 bis 2,0 m zu rechnen. Ein Einsatz des MRB durfte deshalb von vornherein nicht ausgeschlossen werden, so daß der Beschuldigte als Verantwortlicher seines Schiffes und der auf ihm fahrenden Soldaten gehalten gewesen wäre, für den Fall einer Untauglichkeit des MRB vor einem Auslaufen Gegenvorstellungen zu erheben. Die Ausnahmegenehmigung vom 07. November 2001 hätte ihn nicht von dieser Pflicht entbunden. Denn sie ging, wie sich bereits aus ihrer Formulierung zweifelsfrei ergibt, von der Einsatztauglichkeit des MRB aus.
- (3) Der Einlassung des Beschuldigten steht ferner seine Stellungnahme vom 10. Juni 2002 (richtig 10. März 2002) entgegen (Havarieakte Bl. 5 ff). So spricht der Beschuldigte unter Nr. 10 seines Berichtes davon, daß die „Rettungsmittel“ der MVP bereit gestanden hätten, jedoch während der Bergung der Schiffbrüchigen nicht zum Einsatz gekommen seien. Dies kann nur heißen, daß, weil das Wort „Rettungsmittel“ uneingeschränkt benutzt wurde, auch das MRB bereit gehalten worden ist. Im Rahmen der Bewertung der eigenen Maßnahmen spricht der Beschuldigte unter Nr. 14 seines Berichtes davon, daß die MVP erst die Lee-Position habe gewinnen müssen, weil nur in dieser Position (unstreitig) ein Ausbringen und Wegsteuern des MRB möglich gewesen sei. Dies kann nur so verstanden werden, daß er eine Lee-Position angesteuert hat, um so einen Einsatz des MRB zu ermöglichen. In Nr. 17 seines Berichtes fährt der Beschuldigte fort, er habe nach dem Unfall ein Steuerbordmanöver befohlen, um das eigene Schiff unter anderem in eine Position zum Ausbringen des MRB zu bringen. Damit wäre bei einem Mißlingen des Rettungsversuchs der CUMB sofort eine zusätzliche Bergemöglichkeit vorhanden gewesen. Unter Nr. 21 erweckt der Beschuldigte den Eindruck, daß eine Position zum sicheren Einsatz des MRB erst erreicht worden sei, als die letzte Person (Soldat Scheffelmeier) durch den Hubschrauber geborgen gewesen sei. Insgesamt kann der Bericht des Beschuldigten vom 10. März 2002 deshalb nur dahin verstanden werden, daß er selber von der Einsatztauglichkeit und –möglichkeit des MRB unter den damaligen Bedingungen ausgegangen ist. Dem entspricht auch die Bewertung des Beschuldigten unter Nr. 23 seines Berichtes vom 10. März 2002, in der er selber davon spricht, daß er nach seiner Erinnerung kurz vor der Aufforderung der CUMB, Platz für das weitere Manövrieren zu geben, den Befehl gegeben habe, das MRB auszusetzen, wobei der Signalmeister, der dies strikt verneint habe, sich an diesen Befehl nicht mehr erinnern könne. Aufgrund der Anordnung der CUMB, Raum zu geben, sei die Fahrt erhöht wor-

den, so daß er nunmehr befohlen habe, die Zurrungen nicht mehr zu lösen. In seiner richterlichen Vernehmung vom 14. Juli 2003 hat sich der Beschuldigte jedoch dahin eingelassen, einen derartigen Befehl zum Aussetzen des MRB nicht gegeben zu haben. Die von ihm unter Nr. 23 gewählte Formulierung sei von ihm in der damaligen Streßsituation unglücklich gewählt worden und könne deshalb zu Mißdeutungen Anlaß geben. Dies widerspricht jedoch seiner Einlassung vor dem Havarieausschuß, die er als Anlage A 1 zum Schriftsatz vom 18. Juli 2002 zu den Akten gereicht hat. So heißt es in jener Anlage auf Seite 5 (Bl. 124 d.A. Bd. II), nachdem der Beisitzer Kapitän zur See Owen dem Beschuldigten vorgehalten hatte, daß um 16.03/16.04 Uhr (OZ) eine sehr günstige Position der MVP zum Aussetzen des MRB bestanden habe, daß der Beschuldigte erwidert habe, „daß dies genau der Zeitpunkt war, wo er seiner Meinung nach dem Signalmeister befohlen hatte, das Boot bis auf Höhe Hauptdeck fieren zu lassen“, woran sich der Signalmeister jedoch nicht erinnern könne. Hier hat der Beschuldigte seine unter Nr. 23 gegebene Darstellung erneut aufgenommen und sie nicht als eine zu Mißdeutungen gereichende unglückliche Formulierung eingeordnet, sondern sie gezielt unverändert zu seiner Verteidigung eingesetzt hat, die jedoch ihrerseits voraussetzt, daß er das MRB für ein taugliches Rettungsmittel gehalten hat. Hier- von geht auch unausgesprochen seine gesamte Stellungnahme vom 10. März 2002 aus. Sieht man von dem Hinweis ab, daß man vor einem Aussetzen des MRB die Lee-Position habe gewinnen müssen, enthält die Stellungnahme keinen Hinweis auf eine Untauglichkeit des MRB, sondern spricht durchgehend allein davon, daß ein Aussetzen nur deshalb nicht angeordnet worden sei, weil man nicht rechtzeitig vor dem Eintreffen des Hubschraubers „Merlin“ eine günstige Aussetz- position erreicht gehabt habe. Dies entspricht jedoch, wie oben dargelegt, nicht den Tatsachen.

- (4) Entscheidend gegen die Einlassung des Beschuldigten, das MRB der MVP sei seiner Einschätzung nach ein untaugliches Rettungsmittel gewesen, spricht, daß er das MRB selber der CUMB als einsetzbares Hilfsmittel angeboten hat. So hat der Beschuldigte im Rahmen seiner richterlichen Vernehmung am 14. Juli 2003 eingeräumt, daß der Navigationsoffizier mit seiner Zustimmung das MRB der MVP einschränkungs- und voraussetzungslos als einsatzbereit gemeldet hat. Er hat sich jedoch dahin eingelassen, sich heute nicht mehr an die Antwort der CUMB erinnern zu können. Diese lautete jedoch eindeutig, daß die MVP das MRB der CUMB zu Hilfe schicken solle. Dies wurde dem Beschuldigten auch so mitgeteilt, wie der Zeuge Krug, der zu diesem Zeitpunkt den Funkverkehr mit der CUMB führte, anläßlich seiner richterlichen Vernehmung am 15. September 2003 ohne jeden Zweifel bestätigt hat. Dies deckt sich im übrigen mit der ergänzend eingeholten Aussage des britischen Fregattenkapitäns R. J. Harcourt, der bekun- det hat, „so weit ich mich nach bestem Wissen und Gewissen erinnern kann, rief die Mecklenburg-Vorpommern kurz nach meiner Ankunft auf der Brücke über Kanal 16 an und bot den Einsatz ihres Rettungsbootes an. Ich kann nicht mit Sicherheit sagen, wann dieses Angebot gemacht wurde, da wir in unmittelbarer Nähe der Edinburgh operierten, die zu uns aufgeschlossen hatte. Soweit ich es nach bestem Vermögen schätzen kann, war das etwa 5 bis 10 Minuten nach dem dem Unfall. ... Soweit ich mich nach bestem Wissen und Gewissen erinnern kann, habe ich der Mecklenburg-Vorpommern geantwortet und sie gebeten, ihr Ret- tungsboot zu Wasser zu lassen, sobald es einsatzbereit ist.“ (Bl. 176 d.A. Bd. IV). Da der Beschuldigte der CUMB kein Scheinangebot zum Einsatz des MRB ge-

macht haben wird, kann aus seinem Verhalten nur der Schluß gezogen werden, daß er selber von der Einsatzfähigkeit und –möglichkeit des MRB der MVP ausgegangen ist.

b) Nicht erfolgter Einsatz des MRB:

Der Einsatz des MRB wäre erstmals zum Zeitpunkt 16.01 Uhr (OZ) möglich gewesen, wie oben unter 2. a) bereits ausgeführt worden ist. Dies deckt sich im übrigen mit der vom Havarieausschuß der Bundesmarine am 07. Mai 2002 veröffentlichten Entscheidungsvorschlag, in dem der Ausschuß auf Seite 19 ebenfalls davon ausgeht, daß sich die MVP um 16.01 Uhr (OZ) in einer für das Aussetzen des MRB günstigen Leeposition befunden hat. Der Beschuldigte hat das MRB jedoch nicht eingesetzt und sich unter anderem dahin eingelassen, er sei davon ausgegangen, daß die CUMB die gekenterten Personen bereits ohne Schwierigkeiten aus dem Wasser aufgenommen habe bzw. aufnehmen werde. Die Soldaten seien in einem geschlossenen Pulk im Wasser getrieben, so daß er nicht davon habe auszugehen brauchen, daß die Gruppe sich trennen könne.

Dies wird den Beschuldigten jedoch nicht entlasten können.

- (1) Diese Einlassung ist bereits durch die Anforderung der CUMB an die MVP, ihr deren MRB zu Hilfe zu schicken, gegenstandslos geworden. Der Beschuldigte hatte dieser Aufforderung des Führungsschiffes nachzukommen. Dies hat er bewußt nicht getan. Einen rechtfertigenden und/oder entschuldigenden Grund hierfür gab es nicht. Die Voraussetzungen zum Ausbringen des vollständig bemannten Rettungsbootes der MVP lagen vor. Eine Gefährdung der Bootsbesatzung durch das Ausbringmanöver war in der Leeposition nicht gegeben. Eine Gefährdung der Besatzung hätte frühestens erst wieder bei einem Einbringen des MRB gegeben sein können. Hier hätten jedoch andere Alternativen, wie oben bereits ausgeführt und vom Sachverständigen Ebel benannt, bestanden, um die Mannschaft mitsamt dem Geretteten an Bord der Fregatte zu bringen. Allenfalls hätte einzig eine Gefahr für den im Wasser treibenden Soldaten beim Heranfahren des MRB entstehen können. Dieser Gefahr hätte der Bootsführer des MRB durch ein entsprechendes Steuern und ferner durch den Einsatz eines Rettungsschwimmers begegnen können. Angesichts des bislang vergangenen Zeitraums von über zehn Minuten bis zum Erreichen des im eiskalten Wasser schwimmenden Gekenterten und den damit verbundenen Gefahren wäre dies hinzunehmen gewesen, zumal eine Gefährdung des im Wasser treibenden Soldaten durch entsprechendes Handeln der Besatzung des MRB hätte minimiert werden können. Angesichts der Anforderung des MRB durch die CUMB konnte sich der Beschuldigte nicht mehr sicher sein, daß die CUMB zur Rettung der im Wasser treibenden Seeleute allein in der Lage war.

Ferner hätte hinreichend Zeit bestanden, um 16.01 oder auch 16.03 Uhr (OZ) das MRB zu Wasser zu bringen. Hierfür hätten eine Minuten oder maximal zwei Minuten ausgereicht, wie der Zeuge Korvettenkapitän Dirks ausgeführt hat. Das Manöver war hinreichend geübt. Die Besatzung des MRB samt Sanitäter saß im Boot, um mit diesem zu Wasser gelassen zu werden. Das gesamte Rettungspersonal war gewillt, unter Einsatz aller Kräfte die Rettung der ins Wasser gestürzten Kameraden zu unterstützen und zu einem guten Ende zu bringen. So hat der Hauptbootsmann Krutmann berichtet, daß er, als er das

Werfen von Rauchmarkern durch die CUMB bemerkt hatte, sofort von sich aus zwei Soldaten losschickte, um das MRB für einen Einsatz klar zu machen. Er persönlich fragte drei mal über Motorola auf der Brücke und damit letztlich beim Beschuldigten wegen eines Aussetzens des MRB (vergeblich) nach. Bis der (zweite) Befehl der CUMB an die MVP kam, (erneut) Raum zu geben, stand hinreichend Zeit zur Verfügung, das MRB zu Wasser zu lassen. Wie bereits ausgeführt geschah dies erst zwischen ein bis zwei Minuten nach der Aufforderung, das zum Aussetzen klar gemachte MRB der MVP zu schicken. Damit hätte ausreichend Zeit zur Verfügung gestanden, das MRB auszubringen. Selbst wenn der Befehl, Raum zu geben, im Rahmen des Aussetzmanövers bei der MVP eingegangen wäre, hätte das Ausbringen des MRB ohne Schwierigkeiten zu Ende geführt werden können; bereits der Beschuldigte hat ausgeführt, daß zu diesem Zeitpunkt weder für die MVP noch für die CUMB eine gefährliche Situation bestanden hat. Der Beschuldigte befand sich während des Vorfalls durchgehend auf der Brücke, so daß ihm sämtliche Fakten bekannt waren und er die gebotenen Schlußfolgerungen hätte ziehen können und müssen.

- (2) Der Einlassung des Beschuldigten, die gekenterten Soldaten seien stets in einer sich immer wieder verdichtenden Gruppe getrieben, stehen bereits die auf einem Video des Schiffarztes festgehaltenen Äußerungen von Soldaten entgegen, die von vier beziehungsweise fünf im Wasser treibenden Soldaten sprachen und auch äußerten, „die treiben ganz schön flink ab“ und „der treibt ja auch nach links“. Dem entspricht auch die Aussage des Zeugen Timo Baumgarten, der den Vorgang über eine Kamera aus der Operationszentrale der MVP heraus beobachtet und bekundet hat, daß die ins Wasser gestürzten Soldaten nach etwa vier bis fünf Minuten angefangen hätten, auseinander zu driften, wobei deren verschiedenen Positionen auf die Brücke, auf der sich der Beschuldigte aufhielt, gemeldet worden seien. Ferner herrschte nach der Einlassung des Beschuldigten außerhalb einer Leeposition ein Seegang mit einer Wellenhöhe zwischen 1,50 und 2,0 m, so daß stets mit einem Auseinanderdriften der Soldaten zu rechnen war. Von daher war es unbedingt geboten, was auch der Beschuldigte hätte erkennen können und müssen, der CUMB das einsatzbereite MRB auch tatsächlich zur Verfügung zu stellen, um so zu gewährleisten, daß auch abtreibende Soldaten (wie der Soldat Scheffelmeier) ohne Verzug aus dem nur 3 bis 3,5° kalten Wasser hätten herausgeholt werden können. Das MRB der MVP war im übrigen mit Motorola ausgestattet, so daß es möglich gewesen wäre, die über die Operationszentrale für die im Wasser treibenden und nicht in der unmittelbaren Nähe der CUMB befindlichen Soldaten ermittelten jeweiligen Positionen direkt an das MRB zu geben, um so ein direktes Ansteuern des betreffenden Soldaten und damit dessen schnellstmögliche Rettung zu sichern.
- (3) Soweit sich der Beschuldigte dahin eingelassen hat, er habe das MRB der MVP wegen des Befehls der CUMB, (erneut) Raum zu geben, nicht aussetzen können, wird ihn dies auch aus folgendem Gesichtspunkt heraus nicht zu entlasten vermögen.

Zum Zeitpunkt des Unfalls war es für das Manövrieren der CUMB, um zur Einleitung des Rettungsmanövers zur Unfallstelle zurückzukehren, erforderlich, daß die MVP parallel dazu ein Steuerbordmanöver durchführte, das sie

zugleich in eine für ein Aussetzen ihres MRB günstige Lee-Position führte. Dabei war jedoch von vornherein zu vermeiden, in eine Ausgangsposition zurückzukehren, die unter Berücksichtigung der Wind- und Abdriftverhältnisse ein erneutes Manöver erforderlich machen würde, um der CUMB wiederum Raum zu gewähren. Diese (ursprüngliche) Ausgangsposition war zwecks Vermeidung jeglicher Zeitverzögerung zu vermeiden, weil die Wassertemperatur von 3 bis 3,5° unverzügliches Handeln gebot, um die Soldaten schnellstmöglich aus dem Wasser zu holen. Eine derartige günstige Position, deren Notwendigkeit offen auf der Hand liegt, hätte der Beschuldigte um 16.01 beziehungsweise 16.03 Uhr (OZ) gewinnen können. Sie hätte es ihm ermöglicht, ohne Zeitverzug und ohne jede Störung das MRB zu Wasser zu lassen und den Soldaten Scheffelmeier zu retten.

- (4) Das Erfordernis, die deutschen Soldaten, die im Gegensatz zu den britischen Soldaten, nicht mit einem Neoprenanzug ausgerüstet waren, schnellstmöglich aus dem kalten Wasser zu holen, war jedem der Beteiligten bewußt. Dies wußte auch der Beschuldigte.

Die Angehörigen der Marine werden über die Gefahren, die bei einem plötzlichen Eintauchen in kaltes Wasser ohne einen effektiven Kälteschutz drohen, unterrichtet. So berichtete der Zeuge Oberleutnant Tesche von einem entsprechenden Lehrfilm der Marine mit der Faustregel für eine untrainierte Person, „Gradzahl des Wassers = Minutenzahl, nach deren Ablauf ein Bewußtseinsverlust eintreten kann“. Dementsprechend werden auf der Brücke laut die Minuten vom Fall ins Wasser bis zum Herausholen gezählt, um zum einen dem Arzt die Verweildauer im Wasser nennen zu können und zum anderen dem Brückenpersonal die laufende Uhr ins Bewußtsein zu rufen. Das plötzliche Eintauchen in das Wasser ohne einen entsprechenden Schutzanzug geht mit einer unmittelbar einsetzenden, willentlich nicht zu unterdrückenden Zwangsatmung mit einer raschen Frequenz (Hyperventilation) einher. Je einschneidender das Kälteempfinden ist desto stärker tritt dieser Immersionseffekt hervor, wie er vom Zeugen Nieschwitz beim Soldaten Scheffelmeier teilweise beobachtet wurde. Vorrangiges Ziel in dieser Situation muß es deshalb sein, Mund und Nase zum Atmen möglichst hoch aus dem Wasser zu halten, um einem Ertrinken vorzubeugen. Diese Notwendigkeit wird durch wie am Unfalltag herrschendes Schlechtwetter verstärkt, um eine weitere Gefährdung durch Gischt und Wellen zu vermindern. Die akut auftretenden Immersionseffekte wirken außerordentlich belastend auf den Körper. Physischer und psychischer Streß sind die Folge, die zu Panikreaktionen führen können. Die physischen Kräfte lassen aufgrund der Kälteeinwirkung alsbald nach. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Ausführungen des Sachverständigen Professor Dr. Tröger in seinem Gutachten vom 04. September 2003 (Bl. 40 ff d.A. Bd. V) und des Flottillenarztes Dr. van Lack (Anlage 1 zum Schriftsatz des Bundesministeriums der Verteidigung vom 27. Februar 2003, hintere Tasche Bd. III) verwiesen. Bei einem Kälteproblem, von dem bei einem Eintauchen in 3 bis 3,5° kaltem Wasser auszugehen ist, bei einem Zustand kleinerer Kälteschocks, wie sie beim Soldaten Scheffelmeier anzunehmen sind, und einsetzender Unterkühlung, wie sie bei einem nicht besonders geschützten Körper alsbald eintritt, ist davon auszugehen, daß Erkenntnisfähigkeit, Entscheidungsbewußtsein und Entscheidungsfähigkeit beeinträchtigt werden und der Betreffende nicht mehr zu überlegtem und sinnvollem Handeln in der Lage ist. Dies sind Dinge, die vorliegend an sich auf der Hand liegen und auch dem Beschuldigten be-

bestätigt, daß diese Gefahr bestanden, sich nach einer Übergangszeit jedoch verflüchtigt hätte. Ferner hat der Sachverständige dazu ausgeführt, daß die Benutzung der Spritzschutzhaube in der ersten Orientierungsphase nach einem Sturz ins Wasser nicht Standard ist, sondern erst genutzt werden sollte, wenn ein zunehmendes Kälteproblem vorhanden ist und wenn eine Gesichtsoberflutung die Atmung erschweren sollte. Dementsprechend war das Nichtanlegen des Spraycabs durch die Soldaten Nieschwitz und Samuel Scheffelmeyer zunächst nicht zu beanstanden. Außerdem war es beiden Soldaten so möglich, ohne weitere Kraftanstrengung miteinander zu kommunizieren. Ferner ist zu bedenken, daß der Unfall von drei in unmittelbarer Nähe stehenden Schiffen bemerkt worden war, diese hierauf reagiert und unverzüglich Rettungsmanöver eingeleitet hatten, so daß die Soldaten davon ausgehen durften, alsbald gerettet zu werden. Die Soldaten Nieschwitz und Samuel Scheffelmeyer wußten ferner, daß ein derartiges Rettungsmanöver vom Sturz in das Wasser bis zum Verlassen des Wassers insgesamt etwa zehn Minuten dauern würde. Der Zeuge Korvettenkapitän Dirks hat hierzu ausgesagt, daß beim Manöver „Mann über Bord“ auch die Mannschaft der MVP darauf gedrillt sei, in sieben, nicht mehr als acht Minuten seit dem Sturz in das Wasser die Person herauszuholen. Angesichts dieser Sachlage lag es nahe und war auch für den Beschuldigten leicht vorhersehbar, daß die Soldaten davon absehen würden, die Spritzschutzhaube anzulegen, so daß angesichts der Wellenhöhe auch bei ordnungsgemäß angelegter Rettungsweste die Gefahr bestand, daß der Kopf von Gischt und Wasser überflutet werden konnte. Dabei war dem Beschuldigten klar, daß hier wegen der nur 3 bis 3,5 ° kalten Ostsee ein Kälteproblem vorhanden war. Dies erhellt schlaglichtartig auch die Aussage des Zeugen Oberleutnant Tesche vor dem Havarieausschuß, als er davon sprach, daß die Situation sehr bewegend gewesen sei und ihm bei der Zeitansage des Navigationsmeisters, daß sieben Minuten vergangen seien, bewußt geworden sei, daß hier etwas nicht richtig laufe. Anläßlich seiner richterlichen Vernehmung vom 29. September 2003 hat der Zeuge ferner bekundet, daß er von seinem Platz auf der Brückennock ab und zu in die Brücke hineingeschaut habe und in den Blicken der Kameraden Erschrecken und Hoffnungslosigkeit habe sehen können, je länger das Ganze gedauert habe. Jedem sei klar gewesen, welch einer immensen Gefahr die über Bord Gegangenen durch die Kälte des Wassers ausgesetzt gewesen seien. War dies einem Oberleutnant und auch anderen auf der Brücke klar, mußte dies erst recht dem Beschuldigten als Fregattenkapitän bewußt sein. Angesichts der schleichenden Unterkühlung, die zwar innerhalb der hier in Rede stehenden Zeit objektiv nicht zum Tode führen konnte, und kleinerer Kälteschocks durch ein Überspülen des Kopfes war auch damit zu rechnen, daß die Fähigkeit, aufkommende Gefahren zu erkennen und dieser Erkenntnis gemäß zu handeln mit zunehmender Zeit in ständig zunehmendem Maße herabgesetzt wurde, so daß mit nicht mehr überlegtem und sinnvollem Handeln zu rechnen war. Auch dies mußte dem Beschuldigten klar sein, so daß er davon ausgehen mußte, daß die Spritzschutzhaube unter den obwaltenden Umständen mit den sich daraus ergebenden Konsequenzen nicht angelegt wurde. Soweit der Sachverständige Herrmann in diesem Zusammenhang ausgeführt hat, daß das Anlegen des Spraycabs auch noch nach Ablauf von zehn Minuten möglich gewesen sei, bezieht sich diese Aussage allein auf die Fähigkeit, dies physisch überhaupt tun zu können, nicht jedoch auf die medizinisch zu beantwortende Frage, ob die Erkenntnisfähigkeit, das Entscheidungsbewußtsein und die Entscheidungsfähigkeit dies noch zu-

gelassen hätten, was der medizinische Sachverständige Professor Dr. Tröger verneint hat, zumal der Soldat Samuel Scheffelmeier die anlaufenden Rettungsmaßnahmen sah und davon ausgehen durfte, alsbald aus dem Wasser geholt zu werden. Um sich zu orientieren und Taue und Leinen fassen zu können, brauchte er einen freien Blick.

Hinsichtlich des von den Soldaten Nieschwitz und Samuel Scheffelmeier nicht angelegten und in die Rettungsweste integrierten Kälteschutzanzuges ist anzumerken, daß der Sachverständige Herrman dessen Anlegen im Wasser im Hinblick auf die am Vorfalstag herrschenden Luft- und Wassertemperaturen für kaum möglich gehalten hat. Dies hätte im übrigen frühestens erst nach einem Auftauchen aus dem Wasser und nach erfolgter Selbstorientierung und der Erkenntnis, nicht sofort, sondern erst nach einigen Minuten gerettet zu werden, geschehen können. Zu diesem Zeitpunkt wäre die Hand(Finger)/Arm-Leistung durch die bei Kälte und dem hohen Wärmeübergang im Wasser bereits zu weit fortgeschritten gewesen, so daß nur unnötige Kräfte vergeudet worden wären. Im übrigen darf die Frage des Kälteschutzanzuges vorliegend vernachlässigt werden, weil hier der Tod durch Ertrinken eingetreten ist und durch ein nachträgliches Anlegen des Kälteschutzanzuges im Hinblick auf den hier vorliegenden Zeitablauf nur minimale Vorteile hinsichtlich einer Wärmereduzierung zu erwarten gewesen wären. Wie die Äußerung des Beschuldigten gegenüber dem Havarieausschuß bei der Befragung des Schiffsarztes erkennen läßt, hat er selber nicht an eine wirksame Kältereduzierung selbst bei angelegtem Kälteschutzanzug geglaubt.

- d) Den Beschuldigten vermag es auch nicht zu entlasten, gemeint zu haben, der alarmierte Hubschrauber Merlin werde so rechtzeitig eintreffen, daß der Soldat Samuel Scheffelmeier noch hätte gerettet werden können. Merlin traf gegen 16.15 Uhr (OZ) an der Unfallstelle ein, mithin erst 25 Minuten nach dem Unfall. Stattdessen hätte die MVP bereits um 16.01/16.03 Uhr (OZ) und damit nahezu eine Viertelstunde eher mit der Rettung beginnen und sie erfolgreich zu Ende führen können. Die Entscheidung, angesichts der herrschenden Luft- und Wassertemperatur bis zum Eintreffen des Hubschraubers die Soldaten den damit verbundenen und bekannten Lebensgefahren auszusetzen, ist nicht nachvollziehbar. Jedem und damit auch dem Beschuldigten hätte es klar sein müssen, daß hier ein unverzügliches Handeln geboten war, weil jedes Zuwarten Leib und Leben der im Wasser schwimmenden Soldaten gefährdete.
4. Der Beschuldigte war Kommandant der MVP. Er war bereits nach allgemeinen Grundsätzen wie auch soldatenrechtlich verpflichtet, hier zur Lebensrettung der ins Wasser gefallen Soldaten tätig zu werden. Diese Verpflichtung wurde nicht durch das Tätigwerden der CUMB aufgehoben. Für ihn war nicht erkennbar, daß die dort eingeleiteten Maßnahmen mit Sicherheit ausreichten, die rechtzeitige Rettung der Soldaten zu gewährleisten. Dies hatte er auch so erkannt. Er hatte der CUMB sein auch zur Fremdrettung vorgesehenes MRB voraussetzungs- und einschränkungslos angeboten. Dies wäre nicht erforderlich gewesen, wenn er ohnehin sicher gewesen wäre, die CUMB werde es allein schaffen. Dieses Angebot war von der CUMB ferner ebenso voraussetzungs- und einschränkungslos akzeptiert worden. Trotz der Aufforderung, das MRB zu Hilfe zu schicken, hat der Beschuldigte diesen Befehl nicht ausgeführt, obwohl er in einer dafür geeigneten Lee-Position gestanden hatte und

das Aussetzen des MRB wegen des in Lee ruhigen Wassers ohne Gefährdung der Bootsbesatzung hätte ausgeführt werden können. Durch die anschließende Fahrt des MRB im offenen Wasser wäre eine Gefährdung der Besatzung auszuschließen gewesen. Beim Heransteuern an den Soldaten Scheffelmeier hätte ausschließlich dieser gefährdet werden können, wobei dies durch das Können des Bootssteuers und ein geschicktes Ausnutzen der Wellenbewegung und den Einsatz eines Rettungsschwimmers hätte ausgeschlossen werden können. Die Bootsbesatzung des MRB war fähig, ein derartiges Rettungsmanöver durchzuführen. Wenn ein Wiedereinbringen des MRB im Einzelfall zu einer Gefährdung der Besatzung hätte führen können, hätte die Möglichkeit bestanden, die Mannschaft auf andere, ungefährlichere Weise wieder an Bord zu nehmen. Das MRB für sich hätte notfalls in Schlepp genommen werden müssen. Mit dem MRB hätte jedenfalls mit Sicherheit der Soldat Samuel Scheffelmeier rechtzeitig gerettet werden können. Wäre dieser noch bis 16.12 Uhr (OZ) aus dem Wasser geholt worden, hätte er mit Sicherheit überlebt. Dies hätte das MRB der MVP ohne Schwierigkeiten schaffen können. Es hätte um 16.01 Uhr, spätestens 16.03 Uhr (OZ) ausgesetzt werden und innerhalb der dann zur Verfügung stehenden etwa zehn Minuten den bis zu 400 m entfernt im Wasser schwimmenden Scheffelmeier mit Sicherheit erreichen und somit retten können. Bei der Mannschaft der MVP herrschte eine gesteigerte Einsatzbereitschaft und Motivation zum Erbringen von Höchstleistungen vor, das MRB auszusetzen und die im Wasser schwimmenden Soldaten schnellstmöglich herauszuholen. Stattdessen hat der Beschuldigte die gebotenen und von ihm zu fordernden Rettungsmaßnahmen unterlassen und dadurch den Tod des Soldaten Samuel Scheffelmeier fahrlässig verursacht.

5. Der hinreichend wahrscheinlichen Ursächlichkeit des dem Beschuldigten vorwerfbareren Unterlassens der gebotenen und ihm auch zumutbaren sachgerechten Handlung für den Tod des Soldaten Scheffelmeier am 06. März 2002 stehen auch nicht denkbare und hierfür möglicherweise mitursächliche Fehler anderer Personen entgegen, die in das gesamte Geschehen mit eingebunden waren. Insoweit handelt es sich lediglich um den Beschuldigten rechtlich nicht entlastende und im Rechtssinne unwesentliche Abweichungen innerhalb des von ihm verursachten und von ihm zu verantwortenden typischen Kausalverlaufs zwischen seiner aus seiner Garantenstellung herrührenden Verpflichtung zum (vorwerfbar unterlassenen) Tätigwerden und dem dadurch verursachten Tod des Soldaten Scheffelmeier.
6. Die auf britischer Seite aufgetretenen und im britischen Untersuchungsbericht aufgeführten Mängel und das nicht ordnungsgemäße Anlegen des Schrittgurtes der Rettungsweste durch den Soldaten Scheffelmeier sind allenfalls im Rahmen einer Prüfung nach § 153 a Abs. 2 StPO oder einer späteren Strafzumessung zu berücksichtigen. Ferner wird zu bedenken sein, daß der Soldat Scheffelmeier den Schrittgurt der Rettungsweste nicht hinreichend fest gezogen hatte, so daß sein Kopf im Falle einer Bewußtseinslosigkeit nicht mehr hoch gehalten wurde, sondern – wie geschehen – nach vorn fallen konnte. Andererseits wäre sein Kopf auch bei einem ordnungsgemäßen Anlegen des Schrittgurtes wegen des herrschenden Wellenganges überspült worden, wobei dies nur durch das Anlegen der Spritzschutzhülle verhindert worden wäre, deren Nichtanlegen jedoch dem Soldaten nicht vorgeworfen werden kann.

Andererseits hätte eine aufrechte Kopfhaltung möglicherweise den Eintritt der Bewußtlosigkeit hinauszögern können. Da dies jedoch nicht mehr aufklärbar sein wird, wird dem Beschuldigten das nicht hinreichend sichere Anlegen des Schrittgurtes durch den Soldaten nach dem Grundsatz „in dubio pro reo“ zu gute kommen müssen.

Der Beschuldigte, der sich dahin einläßt, korrekt gehandelt zu haben, ist nach allem der ihm zur Last gelegten fahrlässigen Tötung durch Unterlassen zum Nachteil des Soldaten Samuel Scheffelmeier hinreichend verdächtig.

IV.

Die Durchführung dieses Beschlusses obliegt der Staatsanwaltschaft Oldenburg,
§ 175 Satz 2 StPO.

Eine Kostenentscheidung ist nicht veranlaßt, § 177 StPO.

Otterbein

Dr. Meyke

Dr. Schwarz

Ausgefertigt:



Justizangestellte

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
des Oberlandesgerichts



PETER WÜLLER
RECHTSANWALT

RA Peter Wüller, Postfach 12 12, 33820 Werther

Oberlandesgericht Oldenburg
2. Strafsenat
Postfach 2451

26014 Oldenburg

Alte Bielefelder Straße 1
Postfach 1212
33820 Werther

☎ 05203 / 88 15 81
Fax: 05203 / 88 15 82
Mobil: 0171 / 273 12 56
eMail: RA-Wueller@t-online.de

Werther, 18.12.03

In dem Klageerzwingungsverfahren

gegen Fregattenkapitän Frank Menge

2 Ws 86/02

ist zwischenzeitlich nicht nur bei dem Antragsteller der Eindruck entstanden, dass sich der Beschuldigte Menge einerseits und das Bundesministerium der Verteidigung andererseits „gegenseitig den schwarzen Peter zu schieben wollen“.

Während der Beschuldigte Menge sinngemäß behauptet, er habe den Einsatz des Motorrettungsbootes nur deshalb nicht befohlen, weil das Boot aufgrund des Seegangs und der damit zusammenhängenden Wellenhöhe nur mit extremer Gefährdung der Bootsbesatzung und des Personals an der Aussetzvorrichtung im Extremfall hätte eingesetzt werden können, erklärt das Bundesverteidigungsministerium (zuletzt mit Schreiben vom 11.12.2003) die Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ sei zum Unfallzeitpunkt keinesfalls mit unzureichendem Rettungsmaterial ausgestattet gewesen.

Bankverbindungen:

Was die Behauptung des Beschuldigten Menge betrifft, so muß sich dieser fragen lassen, aus welchem Grund er in Kenntnis der von ihm behaupteten Unzulänglichkeit der Rettungsmittel, das NATO-Manöver nicht vorher abgebrochen hat und warum er mit seinem Schiff überhaupt ausgelaufen ist.

Fragen lassen muß sich der Beschuldigte insbesondere, warum er, obwohl er wußte, dass die Rettungsmittel seines Bootes nicht ausreichend sind, die anderen Schiffe nicht gebeten hat, ihrerseits unverzüglich Rettungsmaßnahmen zu ergreifen.

Neben der strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Beschuldigten sind aus Sicht des Antragstellers noch weitergehende Ermittlungen gegen die zuständigen Verantwortlichen des Bundesministeriums der Verteidigung in die Wege zu leiten.

In diesem Zusammenhang gilt folgendes:

Das Bundesministerium der Verteidigung hat den Fregatten der Klasse 123 unstreitig eine Ausnahmegenehmigung für die Teilnahme am Seeverkehr mit reduzierten Gruppenrettungsmitteln erteilt, obwohl bereits damals bekannt war, dass diese Ausnahmegenehmigung gegen einschlägige Bestimmungen der International convention for Safety of life at sea (SOLAS) verstößt.

SOLAS regelt die mindestens zu erfüllenden Sicherheitsnormen bezüglich des Baus, der Ausrüstung und des Betriebes von Schiffen. Die Bundesrepublik Deutschland hat SOLAS 74/88 ratifiziert, was in der Verordnung 11/01/1997 niedergeschrieben ist. SOLAS umfasst dreizehn Kapitel. In Kapitel III werden die Mindestanforderungen an Rettungsmittel aufgeführt. Die auf der Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ eingesetzten Rettungsmittel mußten diesen Vorschriften genügen.

Nimmt ein Schiff am Seeverkehr teil, muß es die dafür zugelassenen gesetzlichen Vorschriften erfüllen.

Die Ausnahmegenehmigung wurde seinerzeit u.a. mit der Nebenbestimmung verbunden, dass das an Bord mitgeführte Motorrettungsboot und seine Aussetzungsvorrichtung uneingeschränkt einsatzbereit sein muß.

Dem Bundesministerium der Verteidigung war bekannt, dass es gerade an der „uneingeschränkten Einsatzbereitschaft“ des Motorrettungsbootes fehlte.

Im Rahmen einer Definition des Begriffes „uneingeschränkt einsatzbereit“ muß man dazu kommen, dass Rettungsboote, sofern das Schiff den Hafen verläßt, stets gebrauchsfähig und im Notfall sofort verwendbar sein müssen. Stets gebrauchsfähig zu sein, bedeutet u.a. materiell-technische Verfügbarkeit zu jeder Zeit.

Hierzu gehört natürlich auch ein sicheres zu Wasser lassen und die Möglichkeit des schnellen Einholens der Boote durch die entsprechenden Aussetzungsvorrichtungen.

Bereits im Jahre 1995 ist das Verteidigungsministerium in seinem Bericht „Prüfabschnitt Waffensystem Fregatte Klasse 123, Einzelbericht Überprüfung des Boarding-Einsatzes vom Januar 1995“ zu der Feststellung gelangt, dass

„...das Motorrettungsboot für den Einsatz in der Boardingrolle nicht geeignet ist. Es hat gravierende technische und konstruktive Mängel, die zum Teil eine erhebliche Gefahr für das Boardingteam darstellen...“.

Weiter heißt es:

„...die Erklärung der Truppenverwendbarkeit des Motorrettungsbootes für den Boarding-Einsatz wird aus o.a. Gründen nicht empfohlen...““

Wenn denn tatsächlich das Motorrettungsboot nach den Feststellungen des Bundesministeriums der Verteidigung mindestens seit 1995 untauglich war, so hätte zu keiner Zeit die hier streitgegenständliche Ausnahmegenehmigung erteilt werden dürfen, die mit der Nebenbestehung verbunden wurde, dass das an Bord mitgeführte Motorrettungsboot „uneingeschränkt einsatzbereit“ sein muß.

Schließlich noch folgendes:

Wenn dem Kommandanten -wie er behauptet- tatsächlich bekannt war, dass das Motorrettungsboot den erforderlichen Anforderungen nicht genügt, hätte er als Schiffsführer seinen Dienstherrn auf diesen Umstand aufmerksam machen müssen.

Dies hat der Beschuldigte unstreitig unterlassen. Er hat nicht einmal ansatzweise Anstalten gemacht, das Manöver selbst und hier insbesondere das Auslaufen des Schiffes mit untauglichen Rettungsmitteln zu verhindern.

Nach seiner eigenen Einlassung war die „Mecklenburg-Vorpommern“ zum Vorfallszeitpunkt seeuntüchtig und hätte nicht am internationalen Seeverkehr teilnehmen dürfen.

Der Beschuldigte Menge hätte in seiner Eigenschaft als Kommandant der Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ dem Transfer von Personen unter den aktuellen Wetterbedingungen und angesichts seiner eigenen, eingeschränkten technischen Möglichkeiten bei der Rettung von Personen aus dem Wasser, nicht zustimmen dürfen.

Rechtsanwalt

Gutachten

Geschäfts-Nr. 2 Ws 86/02

Klageerzwingungsverfahren gegen Fregattenkapitän Frank Menge
wegen fahrlässiger Tötung

HSVA Gutachten Nr. 66/03
November 2003

Auftraggeber
Oberlandesgericht Oldenburg
2. Strafsenat

Dr. Walter L. Kuehnlein
Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH
Bramfelder Straße 164
22305 Hamburg
Germany
Phone +49 40 69203-240
Fax +49 40 69203-345
Email: Kuehnlein@hsva.de
<http://www.hsva.de>



Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung Document Control sheet	Seite
Einführung	5
vorhandene Unterlagen	6
erhellende Aussagen zu Wellenhöhen und Wellenmessungen	6
Beschreibung des Aussetzvorganges und des Manövrierverhaltens des Motorrettungsbootes	8
4.1 Sicheres Ausbringen des MRB gemäß TDv	8
4.2 Maximale Wellenhöhe für ein sicheres Ausbringen ohne Berücksichtigung der TDv	9
4.3 Maximale Wellenhöhe zur Gewährleistung der Einsatzsicherheit	9
4.4 Horizontalbewegung des MRB infolge der Wellen	9
4.5 Gefahren beim Wiedereinholen des MRB	10
4.6 Vergleich MRB und Speedboot	10
Abschließende Bemerkungen	11

Einführung

Rahmen des NATO-Manövers STRONG RESOLVE, an dem der deutsch-französische Marineverband DEFRAM 2002/01 unter der Leitung der französischen Fregatte „Primauguet“ teilnahm, war ein Personaltransfer zwischen der englischen Fregatte „Cumberland“ und der deutschen Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ geplant. Bei der Durchführung dieses Transfers kenterte das Beiboot (Speedboot), der englischen Fregatte, so dass alle Personen an Bord des Beibootes in das ca. 3° Celsius kalte Ostseewasser stürzten. Bei diesem Unglück verstarben zwei deutsche Soldaten.

Da sich die deutsche Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ nicht aktiv an der Bergung der unglücklichen beteiligte, wurde im Auftrag des Oberlandesgerichts Oldenburg, 2. Strafsenat eine gutachterliche Untersuchung zur Tauglichkeit des Motorrettungsbootes der Mecklenburg-Vorpommern hinsichtlich des Aussetzvorganges und seiner Manövrierfähigkeit angefragt. Unter anderem soll hierdurch geklärt werden:

1. Ob generell keine höheren Wellen als 1,5 m vorhanden sein dürfen, um das Motorrettungsboot (MRB) sicher auszubringen, wie laut TDv 2030/034-13 angegeben, oder ob sich das auf die Wellenhöhe im Aussetzbereich bezieht?
2. Bis zu welcher Wellenhöhe das MRB ohne Gefahr für Leib oder Leben überhaupt ausgebracht werden kann, wenn man die o.g. Dienstvorschrift außer Acht lässt?
3. Bis zu welcher Wellenhöhe das MRB ohne Gefahr für Leib und Leben seiner Besatzungsmitglieder bzw. im Wasser treibender Personen eingesetzt werden kann?
4. Wie viel Meter kann das MRB bei verschiedenen Wellenhöhen von bis zu 2,5 m bewegt werden und wie viel Zeit zur Erlangung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes zur Bordwand bzw. zum Erreichen einer entsprechenden minimalen „Manövierrgeschwindigkeit“ (minimale Geschwindigkeit, bei der das MRB gerade noch manövriert werden kann) wird benötigt?
5. Welche Gefahren ergeben sich beim Wiedereinholen des MRB bei verschiedenen Wellenhöhen für die Bootsbesatzung?
6. Unterliegt das mitgeführte Speedboot der „Mecklenburg-Vorpommern“ bei Annahme seiner Einsatzfähigkeit den gleichen Einschränkungen wie das MRB,

bzw. worin unterscheidet es sich beim Aussetzvorgang bzw. seiner Einsatzfähigkeit vom MRB? Sind beide Boote insoweit gleichwertig oder bietet eines von beiden Vorteile?

Das vorliegende Gutachten ist ausschließlich auf die oben genannten Punkte beschränkt.

2. Vorhandene Unterlagen

Folgende amtliche Unterlagen lagen dem Gutachter vor:

- Beschluss vom 12. August 2003 mit der Gutachterbestellung für dieses Gutachten.
- Diverse Protokolle der nichtöffentlichen Sitzung des 2. Strafsenats.
- Akten der Staatsanwaltschaft: Band I bis V mit diversen Zeugenaussagen und Gutachten.
- Informationen über die Ausbringvorrichtung des MRB der „Mecklenburg-Vorpommern“
- Informationen über den Zustand bzw. die Nichteinsetzbarkeit des Aussetz- und Einholkranes für das an Bord der „Mecklenburg-Vorpommern“ befindliche Speedboot.

Darüber hinaus wurden allgemeine Informationen über Seegangszustände, Speedboote, etc. benutzt.

3. Generelle Aussagen zu Wellenhöhen und Wellenmessungen

Wellen in Meeren und größeren Gewässern werden in der Regel durch Wind erzeugt. Hierbei entsteht ein unregelmäßiger Seegang, d.h. eine Überlagerung von Wellen mit unterschiedlichen Perioden bzw. Wellenlängen. Da sich die einzelnen Komponenten darüber hinaus auch noch unterschiedlich schnell ausbreiten (lange niederfrequente Wellen laufen schneller als kurze hochfrequente) und gegebenenfalls auch noch in unterschiedlichen Richtungen laufen, sieht der Seegang an jeder Stelle eines Wellenfeldes anders aus. Deshalb ist in der Regel der Seegang auch nicht vorhersehbar, d.h. eine hohe Welle kann als zufällige Überlagerung von vielen

einzelnen Wellenkomponenten erst kurz vor einem Schiff quasi wie aus dem Nichts heraus entstehen.

Aufgrund der o.g. Zufälligkeit können Seegänge nur statistisch beschrieben werden. Normalerweise werden hierzu die signifikante Wellenhöhe und die Peakperiode benützt. Die signifikante Wellenhöhe berechnet sich aus dem Mittelwert eines Drittels der höchsten Wellen, d.h. hat man z.B. über eine Stunde 1000 Wellen gemessen, so werden diese gemessenen einzelnen Wellenhöhen (Wert vom tiefsten Punkt der Welle bis zum höchsten Punkt) der Größe nach von der kleinsten bis zur größten geordnet und dann der Mittelwert der 333 (1/3) größten Wellen berechnet.

Dieser Wert entspricht auch in etwa der Wellenhöhe, die ein erfahrener Beobachter schätzen würde. Wobei in solch einem Seegang durchaus Wellen mit einer doppelt so großen Wellenhöhe und größer vorkommen können, allerdings mit einer sehr geringen Wahrscheinlichkeit. Die Peakperiode kann vereinfachend als die Wellenperiode der am häufigsten vorkommenden Wellen eines Seegangs bezeichnet werden.

Deshalb ist bei Vorschriften und Dienstanweisungen, die sich auf maximale Wellenhöhen beziehen, immer zu berücksichtigen, dass ein Beobachter in der Regel, wie oben erwähnt, immer die signifikante Wellenhöhe schätzt, d.h. mit großer Wahrscheinlichkeit in etwa nur 60% der maximalen Wellenhöhe, in Extremfällen nur 50% oder weniger (dies allerdings mit sehr sehr geringer Wahrscheinlichkeit schätzen wird). Im vorliegenden Fall mit beobachteten Wellenhöhen von 1.5 m bis 2 m kommen einzelne Wellenhöhen von mehr als 3.5 m durchaus vor.

Wellen können maximal ein Siebtel ihrer Wellenlänge hoch sein, d.h. eine Welle, die einen Meter hoch ist, muss mindestens sieben Meter lang sein, in der Regel jedoch sogar über 10 m, andernfalls würde sie brechen.

Aufgrund der vielen übereinstimmenden Zeugenaussagen kann zum Zeitpunkt des Unglückes von einem unregelmäßigen Seegang mit einer signifikanten Wellenhöhe von 1,50 bis 2,0 m und einer wahrscheinlichen Peakperiode von mindestens 5s ausgegangen werden. Hieraus ergibt sich eine Wellenlänge für die häufigsten Wellen

von etwa 40 m. Bei Wellenlängen dieser Größenordnung folgen sowohl das etwas kürzere Speedboot (7 m) als auch das Motorrettungsboot (MRB) mit einer Länge von 8.5 m dem Seegang relativ genau, d.h. beide Boote bewegen sich mit diesen längeren Wellen auf und ab und nur bei kürzeren Wellen wird sich das etwas längere MRB im Seegang etwas weniger stark als das Speedboot bewegen, allerdings sind bei kürzeren Wellen auch die Wellenbewegungen kleiner.

4. Beschreibung des Aussetzvorganges und des Manövrierverhaltens des Motorrettungsbootes

Eine gute Beschreibung des Aussetzvorganges bzw. des Manövrierverhaltens des Motorrettungsbootes ist in Band IV der Staatsanwaltschaft auf den Seiten 31 bis 35 gegeben und liegt dem Gericht bereits vor. Insbesondere im Punkt 3.2 wird auf die Probleme beim Aussetzen in relativ moderaten Seegängen hingewiesen. Das 8.5 m lange Motorrettungsboot wird im Lee der Fregatte bei einer Geschwindigkeit von drei bis vier Knoten ausgebracht. Da das Boot über eine Zentralauslösung entriegelt werden kann, ist dieser Vorgang relativ unproblematisch für das MRB. Aufgrund der unzureichenden Fenderung bzw. der schlechten Manövrierfähigkeit in Kombination mit der geringen Leistungsfähigkeit des Antriebes des MRB ergeben sich dann bei Seegang allerdings erhebliche Probleme von der Schiffswand wegzukommen.

4.1 Sicheres Ausbringen des MRB gemäß TDv

Nach der TDv 2030/034-13 kann das MRB bis zu einer Wellenhöhe von maximal 1,5 m sicher ausgebracht werden, d.h. bis zu einer beobachteten (signifikanten) Wellenhöhe von 0,8 m. Dieser Wert gilt für das Wellengebiet, in dem das MRB ausgebracht wird, d.h. es reicht, wenn im Lee keine höheren Wellen vorhanden sind. Laut Zeugenaussagen herrschte auf der Leeseite, nachdem die „Mecklenburg-Vorpommern“ entsprechend Kurs geändert hatte, nur ein Seegang von zirka 0,5 m, so dass das MRB gemäß TDv sicher ausgebracht werden hätte können.

4.2 Maximale Wellenhöhe für ein sicheres Ausbringen ohne

Berücksichtigung der TDv

Eine Aussage darüber, ob bei einer größeren maximale Wellenhöhe ohne Berücksichtigung der TDv noch ein sicheres Ausbringen des MRB möglich ist, ist schwer zu treffen, da die TDv auf Erfahrungswerten basiert und demzufolge bereits einen guten Grenzwert angibt. Auf der anderen Seite können wahrscheinlich leichte Verletzungen der MRB Crew akzeptiert werden, wenn es um das Leben Schiffbrüchiger geht. Insofern könnte man sicher auch noch bei einer maximalen Wellenhöhe von 2 m an einen Einsatz zur Rettung Schiffbrüchiger denken. Allerdings hat der Gutachter keine Kenntnis, inwieweit das Nichtbefolgen von Dienstvorschriften in solch einem Fall disziplinarisch geahndet werden könnte.

Dies war aber im vorliegenden Fall nicht notwendig, da im Lee die Wellen niedriger als nach TDv erlaubt waren.

4.3 Maximale Wellenhöhe zur Gewährleistung der Einsatzsicherheit

Das Manövrierverhalten des Motorrettungsbootes ist in Band IV der Staatsanwaltschaft auf den Seiten 31 bis 35 im Punkt 3.3 beschrieben und macht deutlich, dass das MRB ab 1 m Seegangshöhe kaum noch auf Kurs gehalten werden kann, so dass vor allem das An- und Ablegen zu erheblichen Problemen führt. Mit solch einem Boot bei erheblich größerem Seegang (1,5 bis 2 m Wellenhöhe) in die Nähe von auf dem Wasser treibenden Personen zu fahren, um diese zu retten, gefährdet erheblich deren Gesundheit und ist darüber hinaus schier unmöglich.

4.4 Horizontalbewegung des MRB infolge der Wellen

Bei den am Unglücksort zum Unglückzeitpunkt vorhandenen Seegängen liegt die Horizontalbewegung der beiden Bootstypen (MRB und Speedboot) über der vertikalen Bewegung der Wellen, d.h. es sind maximale Horizontalbewegungen von mehr als dem Vierfachen der signifikanten Wellenhöhe möglich, bei höheren längeren Wellen sogar noch mehr. Auf der Leeseite bei einem Seegang von 0,5 m wären immer noch maximale Horizontalbewegungen von über 2 m möglich.

Signifikante Wellenhöhe in [m]	1,0	1,5	2,0	2,5
Max. Horizontalbewegung in [m]	4,0	6,2	8,5	11

Da das MRB sowohl weg vom als auch hin zum Schiff bewegt wird, muss es sich nur etwas mehr als die Hälfte der o.g. max. horizontalen Bewegung vom Schiff entfernen, um vor Kollisionen mit diesem gefeit zu sein. Das MRB, das im Glattwasser 11 Knoten, d.h. ca. 5,5 m/s schnell laufen kann, wird in einem Seegang von 2,0 m Wellenhöhe sicherlich nicht mehr als 2,0 m/s laufen können und dafür auch eine lange Beschleunigungsphase benötigen. Die maximale Zeit für das Erreichen einer sicheren Entfernung ist schwer zu bestimmen, liegt aber sicher im Bereich von über 15 bis 30 Sekunden, d.h. das MRB kann bis zu fünf-, sechsmal gegen die Schiffswand schlagen, bevor es einen entsprechenden Sicherheitsabstand erreicht hat. Allerdings ist diese Aussage sehr stark vom Seegang und aktuellen Tiefgang des sich stark bewegenden MRB abhängig und deshalb nicht sehr exakt prognostizierbar. Auf der Leeseite sind diese Zeiten entsprechend kürzer und die Gefahr einer Kollision demzufolge erheblich kleiner.

4.5 Gefahren beim Wiedereinholen des MRB

Bei dem zum Unglückszeitpunkt vorherrschenden Seegang ist ein Einholen des MRB nur mit sehr großen Gefahren möglich. Auch auf der Leeseite wird das Einholen nur mit Gefährdung des Bedienungspersonals, insbesondere beim Einhängen der Fiereinrichtung, möglich sein. Ein Übersteigen vom teilgeschlossenen MRB auf die Lotsenleiter der Fregatte ist erheblich kritischer zu bewerkstelligen, als dies von einem offenen Speedboot aus möglich wäre.

4.6 Vergleich MRB und Speedboot

Speedboote sind leichte aber stark motorisierte offene Kunststoffboote, die meistens mit einem aufblasbaren Gummiwulst versehen sind. Diese 6 bis 8 m langen Boote sind aufgrund ihrer starken Motorisierung viel manövrierfähiger und aufgrund ihres relativ geringen Gewichtes leichter aus- und einzubringen als dies mit einem Motorrettungsboot der Fall ist. Auch das Erreichen einer sicheren Entfernung geht aufgrund der erheblich größeren Antriebsleistung und des weitaus geringeren Gewichtes erheblich schneller. Darüber hinaus gehen die ohnehin wesentlich selteneren Kollisionen mit der Schiffswand in der Regel glimpflicher aus als beim MRB, da das Speedboot viel leichter ist. Desweiteren ist der Übergang vom

Prüfabschnitt
Waffensystem Fregatte Klasse 123

Einzelbericht
Überprüfen des Boarding-Einsatzes

Rahmenplan-Ord.-Nr. 1.2

Verantw. Dezernat:
KdoTrVsuM - I STVersuchsbeauftragter:
TRAR Erdmann**1. Prüfungsaufgabe und Ergebnis**

- 1.1 Es soll das Motorrettungsboot Typ SEL - R 8.5 (M) der Fregatte BRANDENBURG auf seine Eignung für den Boardinginsatz im Rahmen KRK bewertet werden. In besonderem Maße sind dabei Manövrierfähigkeit, Geschwindigkeit sowie der Vorgang des Aus- und Einsetzens zu prüfen. Darüber hinaus ist ein Soll-/Ist-Vergleich der Ausstattung mit Personal und Material in dieser Rolle anzustellen sowie die vorläufige Rollenorganisation zu prüfen.
- 1.2 Das Motorrettungsboot ist für den Einsatz in der Boardingrolle nicht geeignet. Es hat gravierende technische und konstruktive Mängel, die z.T. eine erhebliche Gefahr für das Boardingteam darstellen.
- 1.3 Die vorläufige Rollenorganisation Boarding konnte nicht überprüft werden, da diese Rolle wegen der Kürze der Einzelausbildung bisher nicht geübt worden war. Beim Soll-/Ist-Vergleich der Ausstattung mit Material für die Boardingrolle wurden erhebliche Defizite festgestellt. Diese beiden Punkte haben aber keine Auswirkung auf die Beurteilung der Truppeverwendbarkeit des Bootes in der Boardingrolle.

2. Durchführung

Die Prüfung fand am 07. und 08. Dezember 1994 im Seegebiet östlich von Helgoland statt. Es herrschten durchweg Windgeschwindigkeiten von 25 kn aus 250°, Seegangshöhe ca. 1 - 1,5 m, Dünung aus W. Die Ausrüstung für das Boardingteam war unvollständig. Die Besatzung war in die Boardingrolle nicht genügend eingewiesen. Wegen zunehmender Wetterverschlechterung mußte die Messung der Bootsgeschwindigkeiten ausfallen.

3. Feststellungen

- 3.1 Bei einer Zuladung von vier Mann Bootspersonal und sieben Mann vollausgerüstetem Boardingpersonal arbeitet die Bootsausstattungsrichtung beim Heißen und Fieren einwandfrei. Sobald aber beim Eintauchen des Bootes Lose auf die Bootsläufer kommt, springen lose Seillagen auf den Windentrommeln über. Dies geschieht auch schon bei mittlerem Seegang während des Heißvorganges.

Hierdurch kann das Boot aus der horizontalen Lage gebracht werden, was während des Heißens Boot und Besatzung stark gefährdet.

Die Seiltrommeln müßten mit Niederhaltern oder Spinnvorrichtungen versehen sein. Zur Begutachtung der Bootsaussetzvorrichtung ist der Betriebsschutz einzuschalten (Bild 1/2).

Die Platzverhältnisse im Boot sind für das vorgesehene Personal ausreichend. Das Ein- und Aussteigen bei festgezurrtem Boot ist an der Bootsstation gut möglich (s. Bild 3). Aus Sicherheitsgründen sollte aber die Wetterschutzplane in Bootsmitte aufgerollt und gesichert werden (s. Bild 4). Die Spriegel sind als Haltegriffe geeignet. Beim Transit ist für diese begrenzte Personenzahl ausreichend Wetterschutz durch den festen Aufbau gewährleistet.

- 3.2 Das Boot wird in Lee der Fregatte bei ca. 3-4 kn Fahrt ausgesetzt. Das Ausklinken geschieht über die Zentralauslösung und ist unproblematisch. Die Abfederung zwischen Boot und Schiffswand ist völlig unzureichend, da Halterungen für das Anbringen von Fendern fehlen. Hier liegt eine Gefahrenquelle für die materielle Unversehrtheit des Bootes bei Seegang. Das Freikommen vom Schiff ist wegen schlechter Manöviereigenschaften des Bootes schon bei geringem Seegang zeitraubend und z. T. gefährlich, weil das Boot von anlaufenden Wellen vom Kurs gebracht und gegen die Schiffswand geworfen werden kann. Die für ein An- und Ablegemanöver in solchen Situationen erforderlichen Hartruderlagen können mit der hochunteretzten Handhydraulik nicht schnell genug erbracht werden, um wirksam gegensteuern zu können. Die Unterstützung durch eine Seefangleine ist unzureichend, weil deren Angriffspunkt am Boot zu nahe an der Bootsmitte liegt (s. Bild 5). Hier ist das Anbringen einer umlenkenden Lippklampe in Richtung Bordwand erforderlich.

- 3.3 Die erreichbare Geschwindigkeit hängt stark von den Wetterbedingungen ab. Messungen konnten wegen der sich schnell verschlechternden Wetterlage nicht durchgeführt werden. Gemäß TDv werden bei Glattwasser ca. 11 kn erreicht. Die Zerstörerflottille fordert hohe Geschwindigkeiten des Bootes, hier fehlt aber die Aussage über die Minimalgeschwindigkeit. Es wird davon ausgegangen, daß die vom Boot erreichbare Geschwindigkeit schon bei mittlerem Seegang nicht mehr den Anforderungen genügt. Der Rudergänger kann bei den auftretenden großen Gierwinkeln das Boot ab etwa 1 m Seegangshöhe kaum noch auf Kurs halten. An- und Ablegen wird problematisch. Aus Wetterschutzgründen rückt das Boardingteam bei schlechtem Wetter unter den festen Aufbau und bewirkt damit eine erheblich vorliche Vertrimmung, was ebenfalls Auswirkungen auf die Manövrierfähigkeit hat.

3.4 Beim Längsseitsgehen zum Boarding wird davon ausgegangen, daß allenfalls eine Jacobsleiter zur Verfügung steht. Wegen des schlechten Manövrierhaltens und der fehlenden Fenderung entsteht hier eine gefährliche Situation beim Übersteigen des vollausrüsteten und damit in seiner Bewegungsfreiheit eingeschränkten Personals. Die sehr schmale Auftrittsfläche auf dem Dollbord läßt keinen sicheren Stand zu. Deshalb ist zum Übersteigen ein großer Schritt von der Sitzbank auf eine Sprosse der Jacobsleiter notwendig. Bei der Rückkehr zum Boot verschärfen sich diese Verhältnisse noch.

3.5 Das motorische Einholen des mit 11 Personen besetzten Bootes ist nicht unproblematisch, weil sich das Einklinken des vorderen Blocks äußerst schwierig gestaltet. So ist z.B. der Soldat, der den vorderen Block bedienen muß und der aufgrund der Boots konstruktion kaum Bewegungsfreiheit hat, besonders gefährdet (s. Bild 5). Zudem steht er auf einer Unterlage, die aus einer ungesicherten Planke, querschiffs über die Seitenbänke gelegt, besteht. Diese „Konstruktion“ ist nicht betriebssicher.

4. Empfehlungen

Zum Einsatz des Motorrettungsbootes in der Boardingrolle müssen die im Bericht aufgeführten Mängel und Schwachstellen beseitigt werden. Im Falle der Seilführung muß der Betriebsschutz eingeschaltet werden (dies gilt für jeden Betrieb des Bootes!).

Die Erklärung der Truppenverwendbarkeit des Motorrettungsbootes für den Boardinginsatz wird aus o.a. Gründen nicht empfohlen.

5. Anlagen

Bildteil (2 Blatt)

Oberlandesgericht Oldenburg
2. Strafsenat
Postfach 2451
26014 Oldenburg

Oberlandesgericht
Oldenburg (OLJb.)
22. April 2003
Ar. 1 fach 1. Ald. Heft

Peter Wüller
Rechtsanwalt
Eing. 22. Mai 2003

Unser Zeichen
KT 54/308/03

Telefon
(0611) 55 - 1 54 54
Telefax
(0611) 55 - 1 54 27
Name des Sachbearbeiters
Dr. Gfrörer, WOR

Wiesbaden
17. April 2003

- Betr.: Klageerzwingungsverfahren gegen Fregattenkapitän Menge wegen des Verdachts der fahrlässigen Tötung
- hier: Durchführung einer Sprachverbesserung mit nachfolgender Transliteration
- Bezug: Untersuchungsantrag des Oberlandesgerichts Oldenburg vom 24.02.2003, Geschäftsnummer: 2 WS 86/02

Behördengutachten

gemäß § 256 StPO

1. Auftrag

Die Gespräche eines dem BKA im Rahmen der Amtshilfe vom LKA Niedersachsen übergeben Videos, das die Aufzeichnung eines Unfalls bei der Bundesmarine enthält, sind aufgrund von Störgeräuschen und der schlechten Aufnahmesituation schwer verständlich. Das BKA wurde gebeten, die Gespräche mit technischen Mitteln zu verbessern und ein Gesprächsprotokoll (Transliteration) des Gesprochenen anzufertigen.

2. Material

Das zu untersuchende Material wurde zusammen mit dem Untersuchungsauftrag auf drei CD-ROMs der Marke „Platinum CD-R, 80 min, 700 MB“ übergeben. Die drei CD-Hüllen sind unbeschriftet. Die CDs tragen die Beschriftungen „(1) Havarieakte 57-15M 04/02“, „(2) Havarieakte 57-15M 04/02“, „Mann über Bord, Rettungsaktion Ausrüstung, 57-15M 04/02“. Auf der CD-ROM mit der Beschriftung „(1) Havarieakte 57-15M 04/02“ befindet sich eine Datei mit dem Namen „Unfall.ace“. Auf der CD-ROM mit der Beschriftung „(2) Havarieakte 57-15M 04/02“ befinden sich zwei Dateien mit den Namen „Unfall.c00“ und „wace211d.exe“. Auf der CD-ROM mit der Beschriftung „Mann über Bord, Rettungsaktion Ausrüstung, 57-15M 04/02“ befinden sich Bilder im JPEG-Format, die nicht in die Untersuchung einbezogen worden sind.

Nach dem Entpacken der Datei „Unfall.ace“ mit dem beigefügten Programm „WinAce“ entsteht eine Datei namens „Unfall.avi“ (959.915 kB), welche die zu untersuchende Videoaufzeichnung im AVI-Format enthält. Für die Durchführung der Sprachverbesserung wurde die Tonspur der Videodatei extrahiert und das Audioformat von (44,1 kHz, 16 Bit, Stereo) in (22,05 kHz, 16 Bit, Mono) konvertiert. Die Extraktion und Konvertierung der Audiospur des Videos führt ausschließlich zu einer Veränderung des Frequenzumfanges des Audiomaterials von ursprünglich 22,05 kHz auf 11,025 kHz, die jedoch im Zusammenhang mit den durchzuführenden Untersuchungen eine untergeordnete Rolle spielt, da Sprachsignale im wesentlichen einen Frequenzumfang von 0 bis 8 kHz aufweisen und durch die Konvertierung vor allem Störgeräuschanteile unterdrückt werden.

3. Methode

Eine forensische Untersuchung im Bereich Sprecher-Erkennung und Tonträgerauswertung beinhaltet zunächst eine sog. Materialkritik, d.h. eine Besprechung der Qualität und Ergiebigkeit des vorliegenden Tonträgermaterials im Hinblick auf die spezifischen Zwecke der Untersuchung. Im vorliegenden Fall kommt eine sog. (akustische) Qualitätsverbesserung (Sprachverbesserung) zum Einsatz. Die Qualitätsverbesserung dient dem Ziel, die Verständlichkeit gesprochener Äußerungen und die Identifizierbarkeit von Sprechern mittels digitaler Signalverarbeitungsverfahren zu verbessern. Die Störungen im vorliegenden Fall gehören zur Klasse der nichtstationären Störsignale, die teilweise im Frequenzbereich stark mit dem Nutzsignal überlappt sind (Wind- und Wellengeräusche, Maschinenlärm, Papierrascheln usw.). Konventionelle Techniken der Störgeräuschreduktion wie die selektive Anhebung bzw. Absenkung von Frequenzbändern sind deshalb nur begrenzt einsetzbar. Adaptive Techniken zur Störgeräuschreduktion benötigen eine Schätzung des

Störspektrums, die in diesem Fall als besonders schwierig anzusehen ist, da Nutz- und Störsignal in ihrer Zusammensetzung ähnliche Spektralbereiche belegen.

Für die technische Sprachverbesserung kam eine sequentielle Anordnung von zeitinvarianten und adaptiven Filtertechniken zum Einsatz, die mit Hilfe eines digitalen Signalprozessors MCAP, der Fa. Digital Audio Cooperation (DAC) durchgeführt worden ist. Mit Hilfe der zeitinvarianten Filtertechniken wurde das Signal zwischen 300 Hz und 6000 Hz bandbegrenzt. Die adaptiven Filtertechniken wurden bei Bedarf zugeschaltet und dienten vor allem der Unterdrückung von Wind- und Wellengeräuschen. Aufgrund der vorangehend angeführten Probleme bei der technischen Sprachverbesserung bleibt die Qualität des aufbereiteten Signals gering, so dass für die Anfertigung der Transliteration vor allem das geschulte Gehör des mit den Besonderheiten forensischer Sprachaufzeichnungen vertrauten Phonetikers zum Einsatz kam.

4. Phonetische Textanalyse

Die phonetische Textanalyse (Verschriftung des Wortlauts) erfolgte durch den mit den Besonderheiten forensischer Sprachaufzeichnungen vertrauten Phonetiker unter Benutzung professioneller Wiedergabegeräte und Spezialrechner, die ein unbegrenzt häufiges Abspielen beliebiger Segmente des zu untersuchenden Materials erlauben. Der geschulte Hörer vermag auch beim gleichzeitigen Sprechen mehrerer Personen seine Aufmerksamkeit auf jeweils einen Sprecher zu konzentrieren. Darüber hinaus kann er aufgrund der im Rahmen seiner Ausbildung erworbenen Fertigkeit des sogenannten analytischen Hörens sowie des metasprachlichen Fachwissens semantische Alternativformen, die aufgrund der im Einzelfall vorhandenen Signalstörungen und/oder sonstigen Beeinträchtigungen der betr. Sprachaufzeichnung(en) möglich sind, erkennen bzw. ausschließen. Eine phonetische Textanalyse ist immer mit Hilfe von Kopfhörern und in einem ruhigen (wenn möglich schalldämpften) Raum durchzuführen.

Die Darstellung der Gesprächsdaten erfolgt als Textnotation, d.h. die verschiedenen Sprecherbeiträge werden jeweils in einzelnen Textblöcken notiert. Als Transkriptionsform wird eine modifizierte orthographische Transkription (Transliteration) gewählt, wodurch die bessere Lesbarkeit der Standardorthographie mit den Vorzügen der genauen phonetischen Transkription verbunden wird. In dieser Form werden alle verständnisrelevanten besonderen Abweichungen – also Dialektismen, Verschleifungen, Zusammenziehungen usw. – berücksichtigt und mit den Mitteln der Standardorthographie darzustellen versucht. Folgende Parameter können notiert werden:

1. unverständliche Passagen

in Klammern mit Punkten: (...)

2. nicht eindeutig identifizierbare Äußerungen

in Klammern; evtl. mit Silbenangaben: (hat er nich gesagt) bzw. (5 Silben)

3. Alternativformen

in Klammern untereinander: (sie weiß `s schon, ja)

(sie heißt *Sonja*)

4. Bemerkungen des Transkribenten

in geschweiften Klammern: (Beifall aus dem Publikum)

5. Eigennamen und Ortsangaben

"phonetisch" (kursiv): *La Reserve*

6. Simultan Gesprochenes

unterstrichen: A: Wie sieht das jetzt aus?

B: Ja, ja, geht alles klar soweit.

7. Inhaltlich abgebrochene Äußerung

mit angeschlossenen Punkten: wieso sin... ich wollte nur

mit vorangestellten Punkten: ...pferkorb liegt das Lösegeld

8. Pausen

Kurze Pausen werden durch Schrägstrich gekennzeichnet: /.

Lange Pausen werden durch doppelte Schrägstriche gekennzeichnet // (evtl. mit Sekundenangabe) /8/.

9. Lautproduktionen

Nichtsprachliche Äußerungen werden in Großbuchstaben geschrieben: LACHT, HUSTET, STÖHNT etc.

5. Untersuchungsergebnis

Die nachfolgende Tabelle stellt – soweit verständlich – die Gesprächspassagen des Videos dar. Mit Hilfe der Spalten „Anfang“ und „Ende“ wird der Signalzeitraum, in dem die in der Spalte „Äußerung“ transliterierte Äußerung realisiert worden ist, beschrieben. Die Zeitangaben erfolgen in Sekunden und sind relativ zu der Signalzeit des Videos zu interpretieren. Die Nachkommastellen geben hundertstel Sekunden an.

Es sollte nicht davon ausgegangen werden, dass der Zeitverlauf des Videos dem des tatsächlichen Unfallgeschehens entspricht. So ist in der Aufnahme eine Signlpause (12,69 s – 12,78 s) zu finden, die sich nicht aus der Aufnahmesituation ableiten lässt. Ferner sind einige abrupte Wechsel in den Hintergrundgeräuschen vernehmbar z. B. (123,40 s Wechsel des Windgeräuschs), (189,60 s Hinzukommen eines Maschinengeräuschs), die darauf hindeuten, dass die Videokamera zwischenzeitlich ausgeschaltet gewesen sein könnte, die darauf hindeuten, dass die Videokamera zwischenzeitlich bearbeitet worden ist. Gegebenenfalls besteht bei Untersuchung des Originalmaterials die Möglichkeit die Positionen der Schnittgrenzen festzulegen. Dazu ist die Kenntnis der Funktionsweise der zur Aufnahme verwendeten Kamera erforderlich, wobei nur bei geeigneter Technik die Schnittgrenzen feststellbar sind. Die zur Aufklärung des Unfallgeschehens notwendige zeitliche Synchronisation zwischen tatsächlich vergangener Zeit und Videozeit wird aufgrund der Unstimmbarkeit der Aufnahmepausen nicht möglich sein.

Signalzeitraum		Außerung
Anfang	Ende	
40,57	41,74	Die Cumberland.
48,13	49,50	Engländer klar.
87,74	90,25	(...)
90,16	93,23	Die haben bestimmt gut Spaß jetzt da draußen. Hä hä.
156,25	157,83	(Das Boot ist umgekippt) habt Ihr gesehen. Ne?
		(Das Boot ist gekippt) habt Ihr gesehen. Ne?
157,77	158,23	Ja
158,13	159,04	(...)
164,35	165,71	(Dahinten schwimm'se)
165,65	166,75	Da schwimm'se beide.
170,62	171,88	(...)
171,77	172,66	Einen seh ich.
172,52	173,62	(...)
174,02	174,63	Seh beide.
175,65	177,08	Hab die bloß gut im Blick. Ne?
177,13	177,36	Ja
177,39	177,67	Ja
183,77	185,35	Sind unsere Leute drin. Ne?
185,33	185,61	Ja
185,59	186,61	(...)
186,56	187,24	Zwei sind drinne.
187,38	188,10	(...) (seh ich)
189,34	189,94	Scheiße.
190,64	192,01	(da) sind doch zwei (...)
		(das) sind doch zwei (...)
192,56	193,99	Von uns sind das Leute.
193,91	194,90	(ja aber (es) sind ja auch welche)
193,94	194,47	(...)
194,47	196,29	(ja aber, von den Amerikanern waren auch zwei drauf)
198,72	201,02	Das geht wie in Zeitlupe da kam ne Bö drunter.
201,50	202,40	(...) (ich dachte der) (...)
202,49	204,31	Sekunde ich seh eins, zwei.
204,53	205,19	Vier Mann. Ne?
205,18	205,63	Vier Mann.
205,62	207,42	(Jetzt) (Banders behalt) die im Auge.
		(Jens) (Banders behalt) die im Auge.

		(Jens behält das) die im Auge
205,88	206,10	(zwei)
		(drei)
209,22	209,82	Vier Mann.
210,95	211,57	(Sekunde)
211,50	211,98	(ich mach we(i)ter)
211,98	212,57	(kann das nicht machen)
212,57	213,18	(in der Entfernung)
213,68	213,98	(was gibt(s))
213,85	215,38	Ein, zwei, drei, vier.
214,66	215,88	(Vier Mann sind im Wasser)
215,58	215,83	Ja
215,84	217,25	(Das kannst du aber laut) (...)
216,78	217,24	(Bitte)
217,25	218,89	Einer scheint da noch am Boot festzuhängen
219,58	220,01	(...)
220,01	221,37	(Du hast mir) erzählt (...)
222,92	224,04	(...)
224,53	225,22	(es wäre gut)
225,23	226,68	Einer kann sich vom Boot (nicht) lösen.
		Einer kann sich vom Boot (weg)lösen
226,60	227,36	Vier oder fünf.
227,30	228,96	Vier Mann sehe ich/ eine Boje
228,28	229,31	Vier Mann sehen wir aber.
230,04	230,92	Vier Mann eine Boje
234,39	235,90	(vor allen Dingen) (...) (so was) (...)
239,66	240,92	(...) (sitzt auf dem Boot)
242,92	243,72	Arschkalt.
245,15	247,14	Der Kapitän (will mal) (...) wie (man andie) (...)
248,47	249,42	(...)
249,42	250,54	(Halsenberg gib mal her)
251,38	254,01	(da) (unten im Erkardier offensiv heizt aber)
		(nach) (unten im Erkardier offensiv heizt aber)
255,26	256,88	(der letzte fischt jetzt oder) (...)
258,01	259,63	Normalerweise musst du jetzt (durchfahren)
261,04	262,02	(bin auch hier)
262,02	263,08	fünfund(neunzig)
		fünfund(dreißig)

279,19	280,65	(zwo-null-null) geht durch!
282,60	283,69	(Wen) (brauchst du) (...)
		(Den) (brauchst du) (...)
283,48	284,18	(wer ist) (dann)
		(wer ist) (drann)
285,36	286,50	(gehört das da drauf)
289,15	290,58	(...) (als, Garnierung)
293,00	294,41	(...) (auf die Brücke)
295,28	299,42	Wir haben zwei Mann hinten / die aufhiefen / die Leute im Auge haben.
299,23	299,62	(das Boot)
		(ist gut)
313,30	313,78	Ja
319,07	319,39	Ja
352,12	362,83	(...)
362,83	364,20	(Soll'n uns das Boot) klarmachen.
364,20	368,16	(...)
368,16	369,03	(brauchen nicht mehr zurück)
368,65	369,89	(also Fiermannschaft, äh)
372,75	373,17	Wie bitte(?)
373,21	374,31	Näh, mach das mal klar.
373,89	374,65	(...)
374,50	374,94	Alles klar.
374,96	375,82	Sieh du mal zu denn.
375,71	375,97	Ja
375,98	376,44	(ich hab ihn) (...)
377,44	378,53	(Durchsage Unverständlich)
378,52	380,08	(...) und Fiermannschaft.
380,92	382,03	eins-null geht durch! (Eventuell fehlt am Anfang eine „Drei“)
382,04	382,15	Ja
382,63	383,61	Ja, hab verstanden.
384,45	385,67	Und dann noch Rettungsschwimmer.
385,74	387,39	Wie ist die Wassertemperatur?
388,15	389,13	Drei Komma fünf
388,96	390,25	Ja gehen auf Station.
390,71	391,35	Habt ihr sie noch?
391,80	392,76	Du / pass auf.
393,02	393,60	(...)
393,78	394,29	(Bis dann)

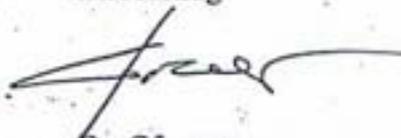
394,27	395,41	Drei-zwo-null geht durch!
394,57	395,27	(und wann machste das, was machste da)
		(und wann machste und was machste da)
395,75	397,71	Alle Rettungsschwimmer / sich klar machen.
395,76	397,08	(...)
397,71	399,52	(Durchsage) Alle Rettungsschwimmer sich klar machen.
399,53	401,90	(...)
401,90	404,33	Wenn man die, äh, das Rettungsboot (der Samma) ist umgekippt.
404,33	405,51	Da sind vier im Wasser.
404,51	405,05	Hej (Chef).
405,20	405,93	Hej;(Schütz)
405,92	408,72	(wie viel Teilnehmer)... wir bereiten trotzdem erst mal vor.
		(wir beteiligen uns)... wir bereiten trotzdem erstmal vor.
406,26	406,95	(...)
408,72	410,86	(ohne) Ziel vorbereiten und äh.
409,20	410,69	Drei-drei-null geht durch!
411,00	413,00	(müssen) der Besatzung noch mal erklären was los ist.
		(wegen) der Besatzung noch mal erklären was los ist.
413,20	415,99	(...)
415,99	417,04	(Ruder liegt mittschiffs)
417,04	420,95	(...)
420,95	424,20	(Durchsage) Vier Soldaten im Wasser und da wurde jetzt diese Maßnahme erforderlich.
426,49	428,49	Zwei, drei, vier.
429,41	430,41	Hart Steuerbord!
430,57	431,48	Hart Steuerbord.
430,63	431,48	(...) (hier kommt'n) (...)
431,48	432,04	(...) (der kommt)
432,03	432,56	... Leute ...
432,56	433,51	Fünf Leute
433,30	435,94	(Durchsage im Hintergrund)
434,32	437,63	Eine Boje hab ich noch gesehen also eine (...)
436,61	436,80	Ja
437,15	438,14	Fünf Leute seh ich
437,70	438,64	(ist kaum noch Seegang)
438,91	439,74	Vier Minuten
440,33	440,83	(...)
440,81	441,91	Rettungsschwimmer ist klar!

441,92	443,19	Ruder liegt hart Steuerbord.
443,21	443,82	Ja
443,61	444,74	(...)
444,72	448,32	So, der Rettungsschwimmer soll sich in der neueren Schleuse erst mal aufhalten.
447,47	448,52	(Drei-vier)-null geht durch!
448,67	449,14	Ja
450,15	450,62	(...)
450,62	452,15	(...) ziemlich weit auseinander.
452,75	458,73	Ja den einen hab ich // also // einer auf'm Boot und davor sind drei. Ne?
456,87	457,88	Einer ist auf dem Boot.
458,73	470,55	(...)
470,55	471,22	Scheiße.
472,58	474,53	(So äh grundsätzlich) (...)
478,36	479,10	(...)
484,35	484,88	(...)
484,88	485,61	(Kapitan)
491,64	491,89	Ja
495,56	497,24	(na) ja nur möglichst erst mal gucken. (ja), ja nur möglichst erst mal gucken.
503,16	503,96	Dabei (kannteste) (...)
507,32	510,52	(...)
513,90	515,98	(...)
516,35	517,11	(...)
517,74	519,65	Wollen wir nicht versuchen unser Boot auszubringen?
520,47	521,31	(eins) (zwei) (eins) (drei)
521,12	521,64	(warum)
521,31	532,01	(...)
526,70	529,88	(...) (36) (...) aufgeblasen
531,94	533,11	(seh'n) immer noch vier Mann? (zähl) immer noch vier Mann?
533,14	533,56	Ja
540,47	541,16	(Komm hier)
541,38	544,86	Eins // zwei // Scheißendreck
554,50	556,45	(...)
556,45	556,66	Ja
556,66	557,62	Klar zum Aussetzen?
558,72	559,68	Klar zum Aussetzen das Boot?

559,73	560,13	Nein.
560,13	562,31	Dann sieh zu, dass das (ganze) (...)
560,81	561,51	Wollte nur ...
561,51	564,07	(Durchsage) (Weizel (...)) Karsten) sofort zum (MRB)
561,75	564,91	ja (...) ja ich hab gefragt / sie haben gesagt nein / wir machen jetzt klar
565,04	566,27	Ja genau (und) (...)
565,61	568,24	(Durchsage) Kollege Hauptgefreiter Keil sofort zum (MRB).
570,00	572,27	(...)
572,27	573,62	(der Mustermann ist raus jetzt)
573,56	577,43	(Durchsage) Manoverpersonal Seitendeck Kletter (rettungsdeck) auf Station
575,84	577,80	Seitendeck (MRB vor) Brücke.
578,42	579,19	(...)
579,77	581,52	(MRB.ung) klarmachen zum Aussetzen!
582,26	583,36	Die treiben ganz schon flink ab.
583,11	583,32	Ja
584,81	587,99	(...)
586,15	590,48	Eins, zwei, / drei.
587,99	589,25	(...) heißt das
589,25	589,92	(...) ja
591,00	591,99	(drei sind) (...)
591,96	593,81	Ja genau, ich bleib an den Zweien dran.
593,22	596,67	(...)
594,26	596,10	So der Kurs ist gut so zum Aussetzen.
596,67	597,33	Leo?
597,35	597,75	Ja
597,99	598,79	Boot ist weiter (links)
599,28	600,47	(...) (zum) Aussetzen, ja.
600,63	602,74	(...) und der treibt ja auch nach links (noch)
602,69	602,91	Ja
602,75	603,16	Jawohl.
603,17	604,08	Hab ich, ja.
604,51	606,23	Bis jetzt hab'n wir ja (...)
607,25	608,67	Ich bin an den Zweien dran.
612,75	613,40	(...)meister?
613,50	613,98	Hört!
614,27	615,36	Telefon für sie:
620,71	622,83	(...)

622,85	627,35	(sind das nicht zwei?) Ein(s) zwei / nein zwei / ja vier Mann insgesamt. Ja hab ich auch.
624,70	624,91	Vier.
627,40	628,89	(Halt, /ich kann grad noch) (...)
628,67	629,10	(vier Leute)
629,10	629,45	Ja
629,45	631,10	Einer (im) Boot einer (...)
		Einer (aufm) Boot einer (...)
630,51	631,11	(Sanitäter)
631,10	634,15	(Und es sind's) Zwei sind da nebeneinander / Jawohl
631,11	634,10	(...)
635,04	636,32	Wo? Im MRB?
636,49	637,29	(Drucker) wird gehört.
637,29	637,53	Ja
637,54	638,56	(...)
638,56	639,14	...Doktor ...
639,14	640,46	(...)
640,45	640,69	Ja
640,98	641,27	Ja
642,49	643,95	Wer ist im Rettungsboot von euch?
643,93	644,69	Im (MRB)
644,39	646,19	(Ull) Höllbeck Maat/Höll(en)beck
647,01	648,81	Maat Hollenbeck zum MRB.
651,49	653,90	Sonst geh in die Schleuse runter, (bist dann) von der Brücke

Im Auftrag



Dr. Gfroerer

Anlagen:

- Drei CD-ROMs mit dem eingesandten Asservat

1



Bundesministerium der Verteidigung
WV IV 5 - Az 47-06-19/01/001

Bonn, 07. November 2001
Telefon: (02 28) 12-1671
Telefax: (02 28) 12-1670

Bestimmungen zur Ausrüstung von Fregatten Klasse 123
mit Seenot-Rettungsmitteln

Ausnahme Nr. 02/01

A.

Auf Grundlage der §§ 1 und 9 Abs. 5 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.09.1998 (BGBl. I S. 2986) und in Anwendung der §§ 3, 7 und 10 Abs. 1 Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung vom 18.09.1998 (BGBl. I S. 3013), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Zweiten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 24.06.1999 (BGBl. I S. 1462) sowie Ziffer 416 ff. ZDv 44/2 "Betriebsschutz" (Ausgabe April 1982) lasse ich auf Antrag MarA M Log. vom 15. Oktober 2001 im Rahmen einer Ausnahme zu, dass die Fregatten KI 123 abweichend von den Forderungen an Gruppenrettungsmittel gem. Heft 1830-1 (Stand 8/92) der Bauvorschriften für Schiffe der Bundeswehr in Verbindung mit den Bestimmungen der Ausnahme Nr. 1/96 (WV IV 5 – Az 47-06-19 vom 23. August 1996) ohne einsatzbereite Bootsaussetzvorrichtung für das Motorboot, See am Seeverkehr teilnehmen.

B.

Die Ausnahmegenehmigung ist mit folgenden Nebenbestimmungen verbunden:

1. Das an Bord mitgeführte Motorrettungsboot und seine Aussetzvorrichtung muss uneingeschränkt einsatzbereit sein.
2. Das Motorboot, See muss als solches funktionstüchtig sein.
3. Die PME-Maßnahmen an der Bootsaussetzvorrichtung und dem Motorboot, See sind weiterhin im vorgegebenen Umfang durchführen.

C.

Die Ausnahme gilt bis zum 30. Juni 2002; sie kann jederzeit aus wichtigem Grund vor Ablauf dieser Frist widerrufen werden.

Im Auftrag

[Handwritten signature]
Wiemers





Bundesministerium der Verteidigung
WV IV 5 - Az 47-06-19

Bonn, 23. August 1996
Telefon: (02 28) 12-1671
Telefax: (02 28) 12-1670



1) Vfg.

Bestimmungen zur Ausrüstung von Fregatten der Klasse 123
mit Seenot-Rettungsmitteln

Ausnahme Nr. 1/96

A.

Geltungsbereich

Auf Grundlage der §§ 1, 9 Abs. 5 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz - SeeAufgG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.10.1994 (BGBl. I S. 2803), geändert durch Gesetz vom 06.06.1995 (BGBl. I S. 778) und in Anwendung der §§ 3, 8, 9 und 10 Abs. 1 Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung vom 21.10.1994 (BGBl. I S. 3281), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14.06.1996 (BGBl. I S. 880) und der Regel 4 Abs. 5, Kapitel III des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutze des menschlichen Lebens auf See, geändert durch das Protokoll von 1988 (SOLAS 74/88), zuletzt geändert durch Verordnung vom 28. November 1995 (BGBl. II S. 994) lasse ich im Wege einer Ausnahme zu:

Abweichend von den Forderungen an Gruppereittungsmittel des Heftes 1830-1 (Stand 8/92) der Bauvorschrift für Schiffe der Bundeswehr und der dieser zugrundeliegenden Regel 20 des Kapitels III des SOLAS-Übereinkommens 74/88 wird zugelassen, daß Fregatten der Klasse 123 mit nur einem Motorrettungsboot (MRB) mit einem Gesamtfassungsvermögen von weniger als 30 % der Bordunterkünfte, mindestens aber von 37 Personen ausgerüstet werden.

Die Ausnahme wird mit den nachfolgend unter Punkt B. genannten Nebenbestimmungen verbunden.

AUSP123A.DOC

Postanschrift Postfach 13 28
52002 Bonn

Teleanschrift Konradplatz 130
52123 Bonn

Telefax Vermittlung
(02 28) 12-00

Direkt
3400

Telex
305 273

Der Antrag wurde damit begründet, daß

- die Fregatten der Klasse 123 für die Erfüllung zusätzlicher Aufgaben im Rahmen von KRK-Einsätzen mit einem Motorboot, See (Speedboat) ausgerüstet werden sollen,
- das Motorboot, See nicht zusätzlich zu den beiden vorhandenen MRB an Bord gegeben werden kann, sondern seine Unterbringung nur anstelle eines der beiden MRB erfolgen kann,
- dieses zur Folge hat, daß für 19 Personen kein Platz im festen MRB und im Motorboot, See mit Wetterschutz zur Verfügung steht, dafür jedoch ein Überhang an Plätzen in Rettungsinseln mit Wetterschutz und zusätzlich Wetterschutz durch Marinerettungsschwimmwesten mit integriertem Kälteschutzanzug vorhanden ist,
- der Aussetzkran mit Einpunktaufhängung nicht in vollem Umfang den GL-Bestimmungen entsprechen kann, allerdings in seinen Leistungswerten den Anforderungen der BV 1830-1 und - bis auf das Aussetzgewicht - den übrigen GL-Vorschriften für Aussetzvorrichtungen von Rettungsmitteln entspricht.

Mit dem formalen Geltungsausschluß der Bundeswehr und der Übertragung der Eigenüberwachung in Fragen der technischen Sicherheit gibt der Gesetzgeber dem Bundesministerium der Verteidigung die Möglichkeit, Regelungen zu treffen, die die besonderen Belange der Streitkräfte berücksichtigen. Verbunden damit ist die Verpflichtung, einen vergleichbaren Sicherheitsstandard sicherzustellen.

Die Vorschriften der zivilen Schifffahrt, hier insbesondere die Schiffssicherungsverordnung (SchSV), das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74/88) und die UVV-See (VBG 108) sind folglich Maßstab für den Sicherheitsstandard auf Schiffen der Bundeswehr und spiegeln sich in den Bauvorschriften für Schiffe der Bundeswehr (BV) wieder.

Für Fregatten sind hiernach Plätze in Gruppenrettungsmitteln mit einer Gesamtkapazität von 125 % der Bordunterkünfte vorzusehen, die sich wie folgt aufteilen:

- Motorrettungsboot(e) für 30 % der Bordunterkünfte, nach Möglichkeit auf jeder Seite gleichmäßig verteilt und
- Rettungsinseln für 95 % der Bordunterkünfte mit mindestens einer Aussetzvorrichtung auf jeder Seite.

Der Forderung nach je einem Bereitschaftsboot auf jeder Seite wird durch grundsätzliche Zusammenfassung der Aufgaben Motorrettungsboot / Bereitschaftsboot Rechnung getragen. Auf Aussetzvorrichtungen für Rettungsinseln wird solange verzichtet, wie Beschädigungen der Inseln durch zu große Fallhöhen ausgeschlossen werden können.

Die tatsächlich auf den Fregatten der Klasse 123 installierte Rettungsinselkapazität übertrifft mit jeweils 90% der Bordunterkünfte auf beiden Seiten des Schiffes erheblich den Standard.

Die für die Fregatten der Klasse 123 beantragte Ausnahmeregelung stellt ein Abweichen von den Forderungen der BV hinsichtlich der Kapazität an Motorrettungsbootplätzen dar. Durch den Fortfall eines der eingeführten MRB gehen 37 Rettungsplätze, die aufgrund der Bauart der Boote als besonders geschützt zu bezeichnen sind, verloren.

B.

Nebenbestimmungen

1. Die Rettungsplatzkapazität des auf den Fregatten Klasse 123 verbleibenden MRB ist im Rahmen der bestehenden Zulassung des Bootes auf die maximal mögliche und sicherheitstechnisch unbedenkliche Anzahl zu erhöhen.
Die Aussetzvorrichtung ist der erhöhten Belastung anzupassen und entsprechend zu prüfen.
Die sicherheitstechnische Unbedenklichkeit ist der Aufsichtsbehörde durch Sachverständigengutachten / Prüfbescheinigung zu belegen.
2. Die Fregatten der Klasse 123 sind zusätzlich zum verbleibenden Motorrettungsboot mit einem Motorboot, See auszurüsten.
3. Das für die Sonderaufgaben vorgesehene Motorboot, See muß
 - die Anforderungen an ein Bereitschaftsboot nach Heft 1830-1 der BV erfüllen,
 - soweit nötig mit Vorrichtungen, die einen Schutz der Besatzung gegen See- und Witterungseinflüsse bieten, versehen sein und
 - so ausgerüstet werden, daß es als Rettungsboot für mindestens 12 Personen eingesetzt werden kann.Die notwendige zusätzliche Ausrüstung ist so zu lagern, daß sie im Bedarfsfall schnell zur Verfügung steht.
4. Die Aussetzvorrichtung für das Motorboot, See muß
 - den materiellen Bestimmungen der einschlägigen Vorschriften des Germanischen Lloyd für Schiffe, auf die das SOLAS-Übereinkommen von 74/88 Anwendung findet, entsprechen und
 - den besonderen Anforderungen, die sich aus dem Betrieb des Bootes im Rahmen von Einsätzen von Krisenreaktionskräften an Bord von Kriegsschiffen der Bundesmarine ergeben, genügen.
5. Eine Ausfertigung dieser Ausnahme ist den Schiffsunterlagen beizufügen.

C.

Begründung

- Mit Schreiben vom 24.05.1996 - AT II 1 - Az 47-06-19 beantragte das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung, daß auf Fregatten Kl. 123 durch den Einbau eines Motorbootes, See (Speedboat) 19 gedeckte Rettungsbootplätze entfallen können und abweichend von der GL-Vorschrift für Rettungsmittel-Aussetzvorrichtungen Abschnitt 11 B.1.2 das für Aussetzkrane zulässige maximale Aussetzgewicht von 1050 kg auf 3600 kg erhöht werden darf.

Die Genehmigung dieser Ausnahme basiert auf folgender Bewertung:

1. Der Verlust der o.g. Rettungsplätze wird kompensiert durch
 - eine Erhöhung der Kapazität geschützter Plätze auf dem verbleibenden Motorrettungsboot im Rahmen der bestehenden Zulassung auf voraussichtlich 43 Personen,
 - die Schaffung von mindestens 12 Rettungsplätzen auf dem Motorboot, See, das mit zusätzlichen Vorrichtungen, die einen Schutz gegen See- und Witterungseinflüssen bieten, ausgerüstet wird sowie
 - die vorhandene Überkapazität an Rettungsinselplätzen.
2. Entscheidende Voraussetzung bleibt, daß das Motorboot, See die gestellten Anforderungen an ein Bereitschaftsboot erfüllt und alle Aufgaben der Fremd- und Selbstrettung uneingeschränkt durchgeführt werden können.
3. Ein zusätzlicher Schutz der Bundeswehrangehörigen wird gewährleistet durch
 - überwiegendes Fahren im Verband,
 - ständige Kenntnis der Kommandostellen über den Standort des Schiffes,
 - Erfüllung hoher Stabilitätskriterien,
 - Bordhubschrauberkomponente,
 - Ausrüstung von 100 % der an Bord befindlichen Personen mit Schwimmwesten mit integriertem Kälteschutzanzug,
 - Kletterrettungsnetze und in der Regel geringe Sprunghöhen,
 - Ausbildung und routinemäßige Übungen der Besatzung in „Überleben in See“ und Besetzen der Rettungsinsel,
 - Altersstruktur und Gesundheitszustand der Besatzung (erhöhte körperliche Belastbarkeit),
 - technische und personelle Ausstattung für die Schadensabwehr (Erhalt der Schwimmfähigkeit) und
 - technisch aufwendige und redundante Auslegung von Antriebs-, Elektro- und Schiffsbetriebsanlagen.
4. Hinsichtlich der Aussetzvorrichtung für Rettungs- bzw. Bereitschaftsboote machen die Vorschriften des Germanischen Lloyd (GL) für Schiffe, die der SOLAS-Konvention - und diese ist materiellrechtlich auf Schiffe der Bundeswehr anzuwenden - unterliegen, keine Angaben zu Gewichtsbeschränkungen.
Es muß jedoch sichergestellt werden, daß bei der Auslegung und Prüfung der Aussetzvorrichtung die besonderen Betriebsbedingungen für das vorgesehene Einsatzspektrum - mehrmaliges Aussetzen und Einnehmen des voll besetzten und ausgerüsteten Bootes in Fahrt und bei Seegang - Berücksichtigung finden.

BMVg - WV IV 5 hat den Antrag als zuständige Stelle geprüft und an BMVg - WV IV 4 zur gutachterlichen Stellungnahme aus Sicht der Arbeitssicherheit auf Schiffen weitergeleitet.

Gegen die Bewilligung einer Ausnahmegenehmigung wurden keine Bedenken erhoben.

Auf den Inhalt der gutachterliche Stellungnahme BMVg - WV IV 4 - Az 47-06-19/02 vom 24.07.1996 wie auch der Sicherheitstechnischen Stellungnahme zum Antrag auf Zulassung einer Ausnahme für den Einbau eines schnellen Motorbootes für Einsätze im Rahmen der Krisenreaktionskräfte auf der Fregatte 123 des BWB - AT II 1 - Az 47-06-19 vom 21.05.1996 wird Bezug genommen.

Unter Berücksichtigung der sicherheitsrelevanten Aspekte konnte dem Antrag auf Ausnahmegenehmigung für den Einbau eines Motorbootes, See für Einsätze im Rahmen der Krisenreaktionskräfte an Stelle eines Motorrettungsbootes - nach Maßgabe der unter Punkt B. genannten Nebenbestimmungen - auf den Fregatten der Klasse 123 stattgegeben werden.

Im Auftrag
Dr.-Ing. Simonis

Beglaubigt:

Amtsrat

Verteiler:

BWB - AT II 1

MUKdo - GeA 52

nachrichtlich:

BMVg - Fu M II 3

BMVg - Fu M II 4

BMVg - Fu M II 5

BMVg - Ru IV 1

BMVg - Ru VII 2

BMVg - WV IV 4

2) RS u. bgl.

Statusbericht BLK Fregatte 123

Datum: 21.09.01

Ersteller: KzS Krüger, MUKdo ML 4

Mitgeltende Normen und Vorschriften:

Anhang I Richtlinie 98/37/EG –Maschinenrichtlinie (zwar hier nicht direkt gültig, spiegeln aber den Stand der Technik)

EN 982:1996 Sicherheitstechnische Anforderungen an fluidtechnische Anlagen und deren Bauteile

DIN ISO 1219-1 und 2 Fluidtechnik-Graphische Symbole und Schaltpläne

EN 954-1: 1996 Sicherheitsbezogene Teile von Steuerungen

EN 1050:1996 Leitsätze zur Risikobeurteilung

A) Folgende aktuelle Störungen und Abweichungen wurden bei den wiederkehrenden Prüfungen u.a. festgestellt:

1. Unfall bei Prüfung Eigenrettung am 24.08.00 auf der „Schleswig-Holstein“ (siehe Bericht BHavM)

1.1 Nachsacken des Bootes in die Pallung beim Abklappen der äußeren Pallung.

1.2 Langsames Ausrauschen des Fierseiles während und nach Betätigung Schwenkventil.

2. Bei der wiederkehrenden Prüfung Fregatte „Brandenburg“ September 2001:

2.1 Nachsacken des Bootes im Modus Eigenrettung nach Wegklappen der äußeren Pallung.

2.2 Im Modus Store ließ sich unter Last des freihängenden Bootes die Seegangsfolgeeinrichtung einlegen: Boot rauscht aus (Instandsetzungsversuch der Herstellerfirma ohne Erfolg).

3. 17.09.2001

Auch bei der „Mecklenburg-Vorpommern“ läßt sich die Seegangsfolgeeinrichtung unter Last (Bootsgewicht) einlegen und Boot fällt frei ins Wasser. (Mitteilung des Bordkommandos nach Eigenüberprüfung)

Die oben beschriebenen Störungen lassen eine fehlerhafte Steuerung vermuten.

B. Erforderliche Maßnahmen um den sicheren Betrieb des BLK zu gewährleisten

1. Ergänzung der Sensorik um den jeweiligen Zustand der Anlage seitens des Bordkommando beurteilen zu können.

- permanente analoge Druckanzeige des Hydrospeichers
- analoge Temperaturanzeige des Hydrauliköls(während der Prüfung auf der Brandenburg wies der Monteur der Firma HMB permanent darauf hin ,dass das Hydrauliköl zu heiß werden könnte)
- Positionsanzeige (Geschlossenstellung) elektrisch/optisch des handbetätigten Schwenkventils und Fierventils

2. Folgende Maßnahmen müssen getroffen werden, um eine Wartung und Instandsetzung(auch Fehlersuche) des Systems zu verbessern bzw zu ermöglichen:

2.1 Die technische Dokumentation in der TDv muß verbessert werden.

2.1.1 Der Hydraulikschaltplan entspricht nicht DIN EN ISO 1219 Teil 1 und Teil 2. Es sind nicht alle erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere stimmen die Bezeichnungen der Magnetventile nicht mit den Bezeichnungen im elektrischen Schaltplan überein (siehe Anforderungen im Abschnitt 7.3 Kennzeichnung der EN 982). Damit sind Funktionsüberprüfungen und Fehlersuche praktisch nicht möglich.

2.1.2 Elektrischer Schaltplan, siehe oben

Es fehlt eine Stückliste und eine eindeutige Zuordnung der Kurzbezeichnungen im Schaltplan auch in Abstimmung mit dem Hydraulikschaltplan.

2.1.3 Fehlertabelle/ Fehlerbeschreibung nicht ausreichend beschrieben.z.B. bei nicht Ausführung von bestimmten Steuerbefehlen die erforderlichen Relaisstellungen und mögliche Ursache für die Störung angeben.

2.1.4 Beschreibung in TDv ist überarbeitungsbedürftig. Es fehlen Hinweise auf besonders zu beachtende Abläufe/ Notwendigkeiten (Wenn nicht richtig vorgespannt/ positioniert, dann besteht die Gefahr, dass ...)

2.1.5 Die Dokumentation in der TDv ist dem Änderungsstand an Bord anzupassen und die Kennzeichnung der elektrischen und hydraulischen Bauteile an Bord entsprechend den Bezeichnungen in den Schaltplänen zu ergänzen.

2.1.6 Kennzeichnung Hydraulik: siehe Abschnitt 7.3 der EN 982

3. Vor Freigabe des Kranes für die Eigenrettung und den Fremdrettungs –und Boardingbetrieb sind folgende Fragen von der genehmigende Behörde bzw. von dem Hersteller zu klären und die Anlage falls erforderlich nachzurüsten:

3.1 Wie erfolgt die Positionierung des Bootsheißhakens in der Staustellung für Eigenrettung und wie wird sie aufrecht erhalten? Wie kann die Korrektheit dieser Positionierung überprüft werden?

3.2 Wie wird die geforderte Vorspannung mit dem Handventil FS definiert hergestellt und auf Dauer im Rescue-Betrieb sichergestellt? (Steuerung beschreiben, Prüfung beschreiben)

Bei fehlerhafter Vorspannung bzw. Positionierung kann das Boot bei Eigenrettung und Wegklappen der äußeren Bootspallung soweit absinken, daß beim Ausschwenken durch Hängenbleiben des Bootes an der Pallung eine gefährliche Kippbewegung um die Längsachse des Speedbootes eintreten kann. (Konstruktion des Bootslagers auf der Fregatte „Brandenburg“ nicht befriedigend.)

Auf der Fregatte „Brandenburg“ wurden noch weitere Fehler in der Bootslagerung festgestellt:

- Bootsheißhaken steht in der Staustellung nicht senkrecht über Anschlagpunkt Speedboot
- Boot liegt beim Einsetzen nicht an senkrechter vorderer Stütze, sondern an der Leiter an.

3.3 Zu prüfen ist, welche Unterschiede zwischen den Bootslagern der vier Fregatten bestehen und ob diese Unterschiede Rückwirkungen auf den Aussetzvorgang haben

3.4 Wie wird der Betriebszustand des Druckspeichers sicher angezeigt und wie wird die geforderte Gasfüllung und die Funktion der Speicher-Blasen überwacht, bzw. sichergestellt?

Es handelt sich hier um ein Sicherheitsbauteil im Rahmen der Eigenrettung.

3.5 Wie wird steuerungstechnisch die Seegangsfolgeeinrichtung verriegelt, um bei fehlerhafter Einlegung unter Last einen Absturz des Bootes (mit Personen) zu verhindern?

Welche Steuerungskategorie nach EN 954 ist hier verwirklicht?

Sind hier bewährte Bauteile eingesetzt?

Wilhelmshaven, den 21.09.01

Besprechungsnotiz

Ersteller: KzS Krüger, MUKdo ML 4
Thema: Sicherer Betrieb des BLK F 123
Datum: 27.09.2001

Teilnehmer:

- H. Hempel MR 3
- FK Knaak BHavM
- KL Prahl BHavM
- KzS Krüger ML 4
- FK Seidel ML 4
- OltzS Seidler ML 4

Nach nochmaliger Betrachtung des bisherigen Betriebsverhaltens des BLK im Zeitraum von ca. 3 Jahren und Einsicht in die unvollständige und teilweise technisch nicht plausiblen Schaltungen waren sich alle Beteiligten einig, daß der sichere Betrieb der o.a. Anlage zur Zeit nicht gegeben ist.

Auch anhand der jetzt vorliegenden Dokumentation in der TDv 3810/014-3m. ET Anhang Teile 1-3 mit Stand vom Dezember 1998 ist anhand ein Nachvollziehen der Ursachen etlicher Fehlfunktionen nicht möglich. Abgesehen davon ist diese TDv keine reguläre TDv, sondern lediglich eine Deckblatt-TDv; ich verweise in diesem Zusammenhang auf den negativen Bericht des Kdo Truppenversuche, der die TDv in diesem Zustand für nicht verwendbar für Betrieb und Wartung bezeichnet.

Alein im Hydraulikstrang Fierzylinder sind offensichtlich falsche Ventilstellungen im Ruhestand eingezeichnet und der Ausgleich von Lecköl in Staustellung nicht nachzuvollziehen . Der Ausgleich des Lecköls am Fierzylinder ist u.a. wichtig für die sichere Funktion des Systems im Modus Eigenrettung.

Nach den o.a. Feststellungen ist eine Abnahme des BLK durch einen Sachverständigen von ML 41 nicht angeraten, da er nur eine Momentsituation der Betriebsfunktionen feststellen kann, aber aufgrund des bisherigen Ausfallverhaltens des Systems davon ausgehen muß, daß ein sicherer Betrieb in dem Zeitraum bis zur nächsten wiederkehrenden Prüfung nicht wahrscheinlich ist.

Auch mit dem Hinweis auf die Besprechung mit dem BWB im Fachbereich am 24.09.2001 und mit den dort dargelegten offenen Fragen zur Steuerung (siehe auch Statusbericht BLK F123 von ML4 vom 21.09.2001) an den Hersteller und den Germanischen Lloyd können erst weitere Aktivitäten geplant werden, wenn die entsprechenden Ergebnisse vom BWB beigebracht werden.

Wilhelmshaven, 28.09.2001.

Verteiler: FKpt Knaack BhavM , ML 4 , ML41, MR 3 , MR 33,

Marineamt MR 33

Von: Rolf Koch am 15.10.2001 13:41
 An: Matthias Rohde/SG/BWB/Rüstung/BMVg/DE@BWB
 Kopie: Manfred Graf/SG/BWB/Rüstung/BMVg/DE@BWB, Harald Meyer/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Gerhard Immel/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Karlheinz Ziebold/MARS/Rüstung/BMVg/DE@BWB, Rüdiger Guhl/FU M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg, Ulrich Schwarz/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Karl-Heinz Dettmer/MARS/Rüstung/BMVg/DE@BWB, Bernd Molnár/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Christian Bastisch/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Werner Weiß/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Manfred Hempel/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR
 Thema: Bordladekran F 123 *Dr. Kollatschke*

MR 33 wurde am 12.10.01 durch MarA AMR angewiesen, den Austausch des störanfälligen und sicherheitstechnisch bedenklichen Bordladekranes der Fregatten Klasse 123 anzustoßen.

Der Umbau soll bis zum Ablauf einer generellen Ausnahmegenehmigung (wurde am 12.10. beantragt) bis Mitte nächsten Jahres auf allen Einheiten F 123 abgeschlossen sein.

das war der Antrag von mir am Freitag

BWB SG I 4 wird daher gebeten, kurzfristig einen Termin auf einer Fregatte anzuberaumen, um die Einbaumodalitäten festzulegen und eine Kostenschätzung für erforderliche Integrationsmaßnahmen vorzunehmen.

Auf Grundlage dieser Kostenschätzung wird Fachbereich MarA den erforderlichen Änderungsantrag erstellen und die Vorabgenehmigung von HHM beim FUM beantragen.

Aus Sicht des MarA geht es darum, eine standfeste Aussetzeinrichtung für ein Arbeitsboot (Speedboot) - die auch SOLAS erfüllt - an Stelle des BLK einzubauen. Aufgrund der im Zusammenhang mit Tender Klasse 404 vorliegenden Untersuchungsergebnisse kommen hierfür nur die Firmen Köser/Caley und Hatecke in Betracht. Wegen der langjährigen Erfahrungen im internationalen Einsatz wird der Caley-Anlage der Vorzug eingeräumt. Betrachtet werden müssen auch die am Speedboot erforderlichen Anpaßmaßnahmen am Heißhakenuntergestell.

Vorbehaltlich der Zustimmung des Nutzers wird dabei auf die Ladekranoption verzichtet. - Ggf. muß später die Forderung einer gesonderten Realisierung zugeführt werden.

Parallel müssen die bisherigen Arbeiten zur Herstellung der Betriebssicherheit des BLK auch schon im Hinblick auf F 124 fortgeführt werden (Angebotsaufforderungen gem. Besprechung im BWB am 11.10.01).

Koch, FKpt

7

MARA ML 42@RUBIN21
15.10.2001 18:14

An: BMVg WV IV 5
Kopie:
Thema: EFS von MARA ML 42 (VORGANG: 15OCT01 01155 0)

VORGANGSNUMMER : 15OCT01 01155 0 (EFS)
GEHEIMHALTUNGSGRAD : VS-NUR FUER DEN DIENSTGEBRAUCH
PRIORITAET : R
AUFGEBER : MARA ML 42
DTG AUFGEBER : 151322Z OCT 01
BETR. : EBES DES BLK FREGATTE KL 123 DURCH DEN WEHRTECHN

ZUGEORDNETE EMPFAENGERBEREICHE :
FUE M III ASTO FUE M II
WV IV 5

VZCZCBVT200 2881552
RR RGFAC
DE RGF DAB 0572 2881555/ RGF DAB 1392 2881322
ZNY RRRRR
R 151322Z OCT 01
FM MARA ML 42
TO RGFDEA/FGS BRANDENBURG
INFO RGFAC/BMVG FUEM ROEM 3
RGFAC/BMVG FUEM ROEM 2
RGFAC/BMVG WV ROEM 4 5
RGFBPG/FLOTTENKDO
RGF DAFO/MARA AMR
RGF DAFO/ZFLTL
RGF DAFO/KDR 6. FGSCHW
BT
V S - N F D
SIC HBI
MSGNR4421392

OEFFENTLICH-RECHTLICHE AUFSICHT, ARBEITS-/SCHIFFSSICHERHEIT
HIER: TEILNAHME AM SEEVERKEHR FREGATTE KL 123 +BRANDENBURG+ OHNE
EINSATZBEREITEN BOOTS AUSSETZ- U. LADEKRAN (BLK)
A. FS MARA MLOG R 15600Z OCT 01 (NOTAL)
B. FS FGS BRANDENBURG R 120952Z OCT 01 (NOTAL)
C) AUSNAHMEGENEHMIGUNG BMVG 1/96, WV ROEM 4 5 AZ 47-06-19 V.

WV IV 5	
Az.	
16. Okt. 01	
Beart.	KSt.
	10
	11
	20
	21
	30
	40
b.R.	W.V.
z.d.A.	weglegen

zu besprechen

PAGE 2 RGF DAB 0572 V S - N F D
23. AUG 1996

1. WEGEN ABWEICHUNG VON BEZUG C BEANTRAGTE FGS +BRANDENBURG+ MIT BEZUG B. AUSNAHMEGENEHMIGUNG FUER DIE TEILNAHME AM INTERNATIONALEN SEEVERKEHR FUER DEN ZEITRAUM 22 OCT BIS 08 DEC 2001 MIT VERMINDERTER GRUPPENRETTUNGSMITTELKAPAZITAET OHNE EINSATZBEREITEN SPEEDBOAT/ EINSATZKLAREN BLK
2. NACH HEUTE VORLIEGENDEN ERKENNTNISSEN IST NICHT ZU ERWARTEN, DASS TECHNISCHE MASZNAHMEN ZUR GEWAHRLEISTUNG EINES SICHEREN

BETRIEBES DES BLK FREGATTE KL 123 DURCH DEN WEHRTECHNISCHEN
BEREICH KURZFRISTIG ERFOLGREICH UMGESETZT WERDEN KOENNEN
3. VOR DIESEM HINTERGRUND SIEHT SICH DIE AUFSICHTSBEHOERDE FUER
KRIEGSSCHIFFE LEIDER NICHT IN DER LAGE, DEM ANTRAG DES BORD-
KOMMANDOS ENTSPRECHEN ZU KOENNEN
4. MIT BEZUG A WURDE IN ABSTIMMUNG MIT AMTSCHIEF DURCH MARA MLOG
ALS VERNUEFTIGSTE LOESUNG VORGESCHLAGEN, DURCH BMVG FUEM BEI
BMVG WV ROEM 4 5 EINE BIS SOMMER 2002 BEFRISTETE GRUNDSAETZLICHE
AUSNAHMEGENEHMIGUNG FUER DIE TEILNAHME AM SEEVERKEHR OHNE EINSATZ-
BEREITEN BLK FUER ALLE FREGATTEN DER KL 123 ZU ERWIRKEN
5. ANTRAG DES BORDKOMMANDOS BEZUG B WURDE AN DIE AUFSICHTSBEHOERDE
DER BUNDESWEHR BMVG WV ROEM 4 5 MIT HINWEIS AUF DEN KURZFRISTIG

PAGE 3 RGF DAB 0572 V S - N F D
BEABSICHTIGTEN AUSLAUFTERMIN FREGATTE +BRANDENBURG+ ZUR EIN-
BEZIEHUNG IN EINE ZU TREFFENDE GRUNDSATZENTSCHEIDUNG WEITERGELEITET.
KIPKER
FK
BT

NNNN

8

Empfänger: BMVg FÜ M III, BMVg FÜ M II
Kopie: MARA MLOG @ RUBIN21
Absender: 15.10.2001 10:35:07
Datum: EFS von MARA MLOG (VORGANG: 15OCT01 00203 0)
Thema:

VORGANGSNUMMER : 15OCT01 00203 0 (EFS)
GEHEIMHALTUNGSGRAD : VS-NUR FUER DEN DIENSTGEBRAUCH
PRIORITAET : R
AUFGEBER : MARA MLOG
DTG AUFGEBER : 150600Z OCT 01
BETR. : TEILNAHME AM SEEVERKEHR FF 123 OHNE EINSATZBEREI

ZUGEORNETE EMPFAENGERBEREICHE :
FUE M III FUE M II

J. 16/10

Ø 43 ✓ 17.10.01 HQ

VZCZCBVT042 2880719
RR RGFAC
DE RGFDA8 0567 2880722/ RGFDA8 1389 2880638
ZNY RRRRR
R 150600Z OCT 01
FM MARA MLOG
TO RGFAC/BMVG STAL FUEM ROEM 3
INFO RGFBBPG/FLOTTENKDO OP
RGFDAFOMARA MR
RGFAC/BMVG STAL FUEM ROEM 2
BT
VS-NFD

SICHBI
MSGNR1389
MARA MR FOR ADM MR DR. KOLATSCHKE
BETR.: TEILNAHME AM SEEVERKEHR FF 123 OHNE EINSATZBEREITEN
BOOTS AUSSETZ- U. LADEKRAN (BLK)

BEZUG:
1. BMVG WV ROEM 4/5, AZ 47-04-19/00/006 V 03 AUG 01 (NUR MUKDO)
2. BMVG WV ROEM 4/5, AZ 47-06-19 V 23 AUG 96 (AUSNAHME 1/96)
1. GEMAESZ BAUVORSCHRIFT BV 1830-1 IN VERBINDUNG MIT BEZUG 2
WURDE DIE MINDESTAUSSTATTUNG DER FREGATTE 123 MIT SEENOTRETTUNGS-
MITTELN FESTGELEGT. DANACH GEHOERT DAS MOTORBOOT, SEE (SPEEDBOAT)
ALS INTEGRALER BESTANDTEIL ZUR SEENOTRETTUNGSMITTELAUSSTATTUNG

PAGE 2 RGFDA8 0567 VS-NFD
UND DESSEN FUNKTIONSFAEHIGKEIT ZUR VORAUSSETZUNG ZUR TEILNAHME
DER SCHIFFE AM SEEVERKEHR.
2. NACH WIEDERHOLTEN TECHNISCHEN PROBLEMEN MIT DEM BLK IST AUF
DER GRUNDLAGE VON BEZUG 1 TROTZ EINSCHRAENKUNG DER SEENOTRETTUNGS-
MITTELKAPAZITAET ALLEIN IN DEN VERGANGENEN ZWEI JAHREN UEBER 25
AUSNAHMEGENEHMIGUNGEN DIE TEILNAHME AM SEEVERKEHR ERMOEGLICHT WORDEN.
3. NACH HEUTE VORLIEGENDEN ERKENNTNISSEN IST NICHT VOR FRUEHJAHR
2002 ZU ERWARTEN, DASS TECHNISCHE MASZNAHME ZUR GEWAHRLEISTUNG
EINES SICHEREN BETRIEBS DES FLK FREGATTE KL 123 ERFOLGREICH UMGE-
SETZT WERDEN KOENNEN.
4. MARA ML 4 KANN LEDIGLICH DIE TECHNISCHE FUNKTIONSFAEHIGKEIT
EINER ANLAGE BZW. DIE KONFORMITAET ZUR VORSCHRIFTENLAGE FESTSTELLEN.

25

BEI DER ERTEILUNG EINZELNER AUSNAHMEGENEHMIGUNGEN WIRD DIE UEBERNAHME DER VERANTWORTUNG FUER DIE DURCHFUEHRUNG VON SEEFAHRT TROTZ EINGESCHRAENKTER SEENOTRETTUNGSMITTELKAPAZITAETEN AUF EINEN EINZELNEN FREGATTENKAPITAEN UEBERTRAGEN, DER FACHLICH ALLEIN WW ROEM 4/5 VERANTWORTLICH IST, ER WIE WW ROEM 4 ORIENTIEREN SICH AN DEN VORSCHRIFTEN, DIE DURCH DAS BMB UNTER MITWIRKUNG DER MARINE ERSTELLT WURDEN. IN AEHNLICHEN KALAMITAETEN BEFINDET SICH DER KOMMANDANT, DER LETZTLICH DIE ALLEINIGE VERANTWORTUNG FUER

PAGE 3 RGFDA8 0567 VS-NFD
SEINE EINHEIT TRAEGT.

5. DA SCHNELLE TECHNISCHE ABHILFE NICHT ABSEHBAR IST UND EINE WEITERE AUSNUTZUNG DES ERMESSENSSPIELRAUMS GEM. BEZUG 1 NICHT MEHR VERTRETBAR ERSCHEINT, WIRD VON DEM HINTERGRUND DER FAKTEN AUS PARA 4 UND NACH DISKUSSION UNTER EINSCHLUSZ AC MARA ALS VERNUEENFTIGSTE LOESUNG ANGESEHEN, DURCH FUEM EINE ZEITLICH BEFRISTETE GENERELLE AUSNAHMEGENEHMIGUNG BEI WW ROEM 4/5 ZU ERWRKEN. DIE BEGRUENDUNG DES VORGEGEHEHENEN RETTUNGSMITTELUMFANGS ERFOLGTE UNTER MITWIRKUNG DES FUEM, VON DORT KOENNEN EINSCHRAENKUNGEN AM GLAUBWUERDIGSTEN GEGENUEBER WW ROEM 4/5 VERTRETEN WERDEN.

6. UNTER BERUECKSICHTIGUNG EINES SICHERHEITZUSCHLAGES WIRD EINE GENERELLE AUSNAHMEGENEHMIGUNG BIS SOMMER NAECHSTEN JAHRES FUER ANGEMESSEN GEHALTEN.

KRONISCH
BT

NNNN

9



Jürgen Wiemers
16.10.2001 12:46

An: Reiner Kipker/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR ✓
Kopie: BMVg FÜ M II/FÜ M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg ✓
BMVg FÜ M III/FÜ M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg ✓

Org.Element: BMVg WV IV 5
Telefon: 1671

Thema: Antrag auf Ausnahmegenehmigung für BLK der Fregatten KL 123

Dokument bearbeiten

Sehr geehrter Herr Kipker,

mit Telefonat vom gestrigen Tage (KptLt Feddersen / OAR Wiemers), LN KptLt Feddersen vom 15.10.2001 und Ihre LN vom 15.10.2001 setzen Sie mich darüber in Kenntnis, dass

- Fregatte Brandenburg mit FS vom 12.10.2001 bei der Aufsichtsbehörde für Kriegsschiffe die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zur Teilnahme am Seeverkehr mit verminderter Gruppenrettungsmittelkapazität (ohne einsatzklares Speedboat/Speedboatkran) für den Zeitraum vom 22.10.2001 bis 08.12.2001 beantragt hat,
- nach heutigen Erkenntnissen vor dem Sommer 2002 generell nicht damit zu rechnen ist, den sicheren Betrieb der BLK F 123 für das Aussetzen des als Motorrettungs- und Bereitschaftsbootes zugelassenen Speedbootes gewährleisten zu können,
- die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes erforderlichen technischen Massnahmen durch den wehrtechnischen Bereich auch kurzfristig nicht erfolgreich umgesetzt werden können,
- sich die Aufsichtsbehörde für Kriegsschiffe vor diesem Hintergrund nicht in der Lage sieht, dem Antrag des Bordkommandos entsprechen zu können und
- daraufhin "als vernünftigste Lösung" MarA MLog nach Abstimmung mit dem Amtschef mit FS vom 15.10.2001 BMVg-FÜM vorgeschlagen hat, durch FÜM bei WV IV 5 eine grundsätzliche Ausnahmegenehmigung für die Teilnahme am Seeverkehr ohne funktionsfähigen BLK für alle Fregatten KL 123 für einen Zeitraum bis Sommer 2002 zu erwirken.

Hierzu teile ich Ihnen vorab (ein Antrag des FÜM liegt mir z.Zt. noch nicht vor) folgendes mit:

Eine Entscheidung grundsätzlicher Art für alle Fregatten der Klasse 123 wird in der Kürze der zu Verfügung stehenden Zeit bis zum geplanten Auslaufen der Fregatte Brandenburg am 22.10.2001 voraussichtlich nicht möglich sein.

Dies insbesondere, als die mir zum jetzigen Zeitpunkt vorliegenden Unterlagen aufgrund ihrer Unvollständigkeit eine Antragsbearbeitung nicht ermöglichen (s. ZDv 44/2 Ziff. 416 ff.).

Die vorliegenden Informationen lassen u.a. nicht erkennen,

- welche detaillierten Mängel an den Anlagen insbesondere der Fregatten Bayern und Mecklenburg-Vorpommern bestehen,
- wie die Sachverständigen der Bw die einzelnen Anlagen im derzeitigen Zustand beurteilen,
- welche Funktionen der BLK auch bei nicht vorliegender Abnahme der Gesamtanlage erfüllt werden könnten,
- welche Maßnahmen seit Bekanntwerden der Problematik zielgerichtet auf eine Abstellung der Mängel eingeleitet wurden und mit welchem Erfolg und
- wie der Schutz der Besatzungen (Eigenrettung) und Dritter (Fremdrettung) im vorliegenden Fall auf andere Weise gewährleistet werden soll.

Zudem liegt mir die gem. ZDv 44/2 Ziff. 419 erforderliche Stellungnahme der Aufsichtsbehörde für Kriegsschiffe zum Antrag nicht vor.

Ich bitte, dieses für den weiteren Verlauf des Verfahrens zu berücksichtigen.

MfG
Im Auftrag
Wiemers

10

WV IV 5	
AZ	
17. Okt. 01	
Geht	1-1 X
	2-1
X	2-2
	2-3
	2-4
DP	WV
z.d.A.	weglegen

Reiner Kipker@BUNDESWEHR 17.10.2001 10:02

Kipker@BUNDESWEHR
An: Jürgen Wiemers/WV/Ministerium/BMVG/DE@BMVG

Kille AE

Kopie:
Org. Element:
Telefon:
Thema: Antwort: Antrag auf Ausnahmegenehmigung für BLK der Fregatten KL 123

Sehr geehrter Herr Wiemers,

Sie weisen in Ihrem gestrigen LN darauf hin, dass die gem. ZDv 44/2 erforderlichen Voraussetzungen zur Entscheidung des Ausnahmeantrages der Fregatte "Brandenburg" eine zeitgerechte Entscheidung über den vorliegenden Ausnahmeantrag voraussichtlich nicht ermöglichen.

Ich bitte um Verständnis, dass ich diese ministerielle und sehr formale Sichtweise für nicht situationsgerecht und daher für nicht angemessen halte. Von mir bzw. meinem Vertreter wird regelmäßig erwartet, zu Ausnahmeanträgen sehr kurzfristig, oft nur telefonisch eine Entscheidung zu treffen.

also ohne sachgerechte Entscheidungsgrundlage

Selbst wenn alle Ihrer Fragen, die sicherlich grundsätzlich nicht unberechtigt sind, umfassend beantwortet würden - Ihre Fragen habe ich an ML 41 bzw. MR 33 weitergeleitet - hätte dies eigentlich m.E. nicht den geringsten Einfluß auf die zur Zeit vorliegenden Fakten.

was nicht!

Diese möchte ich Ihnen noch einmal kurz und prägnant verdeutlichen:

1. Die Fregatten Klasse 123 wurden mit 2 Motorrettungsbooten See konzipiert. (nicht meine Entscheidung). ✓
2. Diese sind gem. WV IV 5 Voraussetzung für die Teilnahme am Seeverkehr. (nicht meine Entscheidung). ✓
3. Für die Ausstattung mit einem "Speedboat" wurde 1996 wegen Unterschreitung der Gruppenrettungsmittelkapazität eine Ausnahmegenehmigung des BMVG erstellt, die mit Nebenbestimmungen (einsatzklares Speedboat/Aussetzvorrückung als Voraussetzung für Teilnahme am Seeverkehr) verbunden ist. (nicht meine Entscheidung, von der Marine unwidersprochen seit 5 Jahren akzeptiert.)
4. Dokumentation für Speedboat und Kran entspricht seit Einführung nicht dem TDV-Standard; Versorgungsreife ist nicht hergestellt.
5. Bootsaussetz- u. Ladekran ist eine "eierlegende Wollmilchsau" (Wunsch der Marine), wurde im Hochgeschwindigkeitstempo möglichst billig beschafft und eingerüstet, stellt m.E. zu hohe technische Anforderungen (Wartung, Bedienung), Ausführung "billig", hieraus resultieren häufige sicherheitsrelevante Störungen mit hohem Instandsetzungsaufwand bei völliger Abhängigkeit der Marine von einem "Kleinsthersteller".
6. 3 Bootsaussetz- und Ladekräne sind zur Zeit nicht einsatzklar (Rüststand nicht einheitlich, Dokumentation mangelhaft, diverse - auch grundsätzliche - sicherheitsrelevante technische Mängel, auch Teilkomponenten nicht einsatzklar).
Folge: Anlagen werden zur Zeit durch Sachverständige Bw nicht geprüft (nicht meine Entscheidung).
7. Technische Lösung der seit längerem bekannten Probleme sind nicht vor März 2002 zu erwarten (nicht durch ML 42 zu vertreten) Grundsatzproblematik wird m.E. voraussichtlich bestehen bleiben.
Termin für Bereitstellung der Dokumentation (u.a. Voraussetzung für Prüfung durch Sachverständige) noch nicht absehbar.
8. Zur Frage der "Gewährleistung der Sicherheit auf andere Art und Weise":
Ebensowenig wie 1996 bei der Tausch des einen Motorrettungsbootes, See gegen das

hat ML 42 die Lösung?

warum nicht?

Speedboat bei realistischer Betrachtung tatsächlich ein gleichwertiger Ersatz gewährleistet war, wäre durch organisatorische Maßnahmen bei mehrmonatigem Ausfall des Bootsaussetz- und Ladekrans die "gleiche Sicherheit auf andere Art und Weise" zu gewährleisten.

2

Definitiv würde durch Abweichung von der BV 1830-1 ein längerfristiges nicht kompensierbares Defizit bestehen.

9. Es geht schlicht und ergreifend um die Grundsatzfrage, ob bei Ausfall dieser Komponente auf allen Fregatte KI 123 eine weitere Teilnahme am Seeverkehr zugelassen wird oder darin ein nicht vertretbares Sicherheitsrisiko gesehen wird. Entscheidung ist analog den bereits zuvor auf ministerieller Ebene getroffenen Entscheidungen zur Ausstattung mit Gruppenrettungsmitteln der Fregatten KI 123 wegen grundsätzlicher Bedeutung in Abstimmung WV IV 5 / FÜM zu treffen und hierfür die Verantwortung zu übernehmen.

Auf die erforderliche Kurzfristigkeit für Fregatte "Brandenburg" wird nochmals hingewiesen, da es aus Sicht der Marine wäre wohl kaum nachvollziehbar wäre, ein Waffensystem im Wert von fast einer Milliarde DM nicht einsetzen zu können.

sich was so
Anforderung
lösens!

Zusätzlich Informationen - wie von Ihnen angefordert - ändern an den Ihrer Entscheidung zu Grunde liegenden Fakten überhaupt nichts.

das beurteilen
sich!

Kipker
FK

12



Kurt Seidel@BUNDESWEHR
17.10.2001 10:45



An: Jürgen Wiemers/WV/Ministerium/BMVg/DE@BMVg
Kopie: Reiner Kipker/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR
Org.Element:
Telefon:
Thema: Antrag auf Ausnahmegenehmigung für BLK KI 123
s. Anhang

Dokument bearbeiten



20011017StellML41.dc

WV IV 5	
Az	
17. Okt. 01	
Gen.	Se.
X	21
z.d.R.	vorliegen

Stellungnahme ML 41 zu LN OAR Wiemers vom 16.102001 13:46

1. Unabhängig davon, welche Mängel an den einzelnen BLK KI 123 vorliegen, ist festzustellen, dass ein sicherer Betrieb dieser Anlagen derzeit aus Sicht der Sachverständigen nicht gegeben ist. Hierbei geht es nicht mehr um einzelne Komponenten oder einzelne Betriebsarten der Anlage, sondern um die Betriebssicherheit der gesamten Anlage.
2. Eine Änderung dieser Bewertung könnte, wenn überhaupt, erst nach sehr zeitaufwendiger Abarbeitung der diversen Mängel in der Dokumentation und in der Anlage und nach der Beantwortung der damit verbundenen Fragen – und des sich daraus möglicherweise ergebenden weiteren zeitaufwendigen Änderungsbedarfes - erfolgen.
3. Der seit dem 12.10.01 durch MarA verfolgte Ansatz, den BLK auszutauschen, entspricht dieser Bewertung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Seidel

Bei der Summe der Mängel erscheint mir ⁽¹¹⁾
eine Ausnahme
nicht möglich!

Ann. F17 1025:
114 Kolo MR 33
Rolf Koch@BUNDESWEHR
17.10.2001 12:05

WV IV 5	
AE	
27. Okt. 01	
BRUNO	SBK
X 28	
22/10	
OP	VV
ZdA	weglassen

12

An: Jürgen Wiemers/WV/Ministerium/BMVg/DE@BMVg
Kopie: Rüdiger Guhl/F0 M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg
Org.Element:
Telefon:
Thema: BLK

Dokument bearbeiten

Anbei das Krüger-Papier

W. s. Nr. 2

W. s. Nr. 4

010920 ML4 BKrüger SBK Mängel 011001 ML42 F123 SBK BesprErgebnis 2709f

Aus meiner Sicht kann die Sicherheit wie folgt - auf andere Weise - wiederhergestellt werden (hierzu müßte jedoch der Nutzer etwas aussagen):

- Bei voll instandgesetzten BLK (Funktionsprüfung nach Reparaturabschluß), aber Wiederholungsprüfung nicht durchgeführt, kann Kmdt im Notfall Speedboot aussetzen
- Im Senotfall fehlt jedoch auf der Bb-Seite ein Boot zum Verholen der Rettungsinsel, was nicht kompensierbar ist.
- Die anderen Funktionen (Crashboot bzw. Rettung von außenbords gefallenen Besatzungsmitgliedern usw.) können mit Einschränkungen (Handling) durch das MRB bzw. durch einen Rettungsschwimmer wahrgenommen werden.

objektiv zu
damit die
Sicherheit
nicht auf
andere We
erreicht!

Jürgen Wiemers
17.10.2001 16:26

An: Reiner Kipker/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR
Kopie:
Org.Element: BMVg WV IV 5
Telefon: 1671
Thema: Ausnahmeantrag FGS Brandenburg vom 12.10.1001

Dokument bearbeiten

Sehr geehrter Herr Kipker,

aufgrund sachlicher Erwägungen wird es nicht möglich sein, über einen Antrag auf generelle Ausnahme für die Teilnahme aller Fregatten KL 123 am Seeverkehr mit verminderter Gruppenrettungsmittelkapazität, im speziellen Fall ohne einsatzbereites Motorboot, See, in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit zu entscheiden. Ein solcher Antrag liegt mir zudem auch noch nicht vor.

Da hiervon jedoch direkt die Fregatte Brandenburg betroffen ist, die bereits am 22.10.2001 in See gehen soll, präferiere ich eine Behandlung des Antrags als Einzelfallentscheidung.

Mit FS vom 15.10.2001 teilen Sie FGS Brandenburg mit, dass sich die Aufsichtsbehörde für Kriegsschiffe vor dem Hintergrund, dass nach heute vorliegenden Erkenntnissen nicht zu erwarten ist, dass technische Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs des BLK Fregatte KI 123 durch den wehrtechnischen Bereich kurzfristig erfolgreich umgesetzt werden können, nicht in der Lage sieht, dem Antrag des Bordkommandos entsprechen zu können.

Noch mit Schreiben vom 25.07.2001 - ebenfalls im Zusammenhang mit einem Antrag der Fregatte Brandenburg zu gleicher Problematik - empfehlen Sie mir, dem Antrag zu entsprechen, da die Teilnahme am Seeverkehr begründet vertretbar erscheint.

Hierin sehe ich einen Widerspruch. Ich bitte Sie um Stellungnahme, insbesondere dazu, welche sachlichen Entscheidungskriterien sich zwischen diesen beiden Fällen so gravierend geändert haben, dass sie eine solch konträre Bewertung nach sich ziehen - dies vor dem Hintergrund, dass nach Einschätzung MarA MR33 der BLK auf der Brandenburg nach Abschluss umfangreicher Arbeiten durch die Herstellerfirma Ende dieser Woche voll instandgesetzt und funktionsfähig (wenn auch nicht sicherheitstechnisch abgenommen) sein soll.

Ggf. beabsichtige ich, in Abstimmung mit FÜM kurzfristig zu einer Besprechung am Freitag, den 19.10.2001 einzuladen.

MfG
Im Auftrag
Wiemers



WV IV 5	
Az.	
Fl. <i>19. Okt. 01</i>	
Boards	Kts.
	10
	11
	20
<i>14-X</i>	21
<i>11/10.</i>	30
	40
bR	WV.
z.d.A.	weglegen

WV IV 5

nachrichtlich:

Fu M III 2

Fu M III 3

Ru VII 2

Eingetrag. Abt. WV

18. OKT. 2001

Anl. _____

UA I II III *AS*

Betr.: Fregatte Klasse 123 – Teilnahme am Seeverkehr ohne einsatzbereiten Bootsaussetz- und Ladekran
hier: Antrag auf Ausnahmegenehmigung

Bezug: FS MarA M Log MsgNr 1389 vom 15.10.2001 *o.N.B*

Anlage: Bezug

Mit Bezug beantragt MarA M Log eine bis Mitte 2002 befristete generelle Ausnahmegenehmigung zur Teilnahme der Fregatten Klasse 123 am Seeverkehr ohne einsatzbereiten Bootsaussetz- und Ladekran (BLK) für das Motorboot, See.

Auslösend für diesen Antrag ist die technische Unzuverlässigkeit des heutigen BLK und die damit verbundenen immer häufiger notwendig gewordenen Einzelausnahmegenehmigungen zur Sicherstellung der Einsatzfähigkeit der Fregatten Klasse 123.

Der Antrag wird grundsätzlich von Fu M unterstützt.

Ergänzende Angaben:

- Zur Beseitigung der technischen Unzuverlässigkeit ist geplant, die bisherigen Anlagen bis Mitte 2002 durch neue zu ersetzen.
- Der Schutz der Besatzungen bei Eigenrettung wird gewährleistet durch die vorhandenen Rettungsinseln (200%), den Einsatz von Rettungsschwimmern und der Kletterrettungsnetze sowie durch Einsatz des Motorrettungsbootes. Darüber hinaus kann im Notfall ein funktionsfähiger aber gesperrter BLK auf der Grundlage der Festlegungen der MDV 160/1 Ziffer 6605 und der 165/1 Ziffer 301 (7) eingesetzt werden.
- Fremdrettung wird gewährleistet durch die Nutzung des Motorrettungsbootes, der Rettungsschwimmer und der Kletterrettungsnetze

Hinsichtlich des generellen Charakters dieses Antrages wird aber wegen der damit verbundenen zeitlich befristeten Abweichung von Bauvorschriften eine weitergehende Prüfung zu möglichen Folgen dieser Maßnahme für notwendig gehalten.

Es wird daher vorgeschlagen, die Ausnahmegenehmigung wegen des unmittelbar bevorstehenden Einsatzes BRANDENBURG ab 22.10.2001 zunächst als Einzelfallentscheidung zu behan-

dein und die weitergehende Prüfung unter Beteiligung MarA und Rü VII in der kommenden Woche durchzuführen.

In Vertretung

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Klein', written in dark ink.

Klein

Kapitel 6 Betriebsschutz und Erste Hilfe

I. Umfang

6601. Der Betriebsschutz umfaßt Unfallverhütung, sicherheitstechnische und Strahlenschutzüberwachung.

II. Überwachung

6602. Der Kommandant trägt die Verantwortung für den Betriebsschutz an Bord seines Schiffes. Er kann die Hauptabschnittsleiter mit der Wahrnehmung bestimmter Betriebsschutzaufgaben beauftragen, ohne dadurch von seiner Verantwortung entbunden zu werden.

III. Vorschriften, Weisungen

6603. Die für den Betriebsschutz erforderlichen Maßnahmen sind festgelegt in

- den Besonderen Anweisungen des MUKdo,
- der MDv 440/2 "Allgemeine Schiffstechnische Vorschriften",
- der MDv 660/1 "Schutz- und Sicherheitsbestimmungen für den Umgang mit Munition an Bord",
- der ZDv 34/2 "Munition und Explosivstoffe
- Schutz- und Sicherheitsbestimmungen -",
- der ZDv 44/2 "Betriebsschutz",
- der ZDv 44/500 "Strahlenschutz – Radioaktivität –",
- der ZDv 44/510 "Strahlenschutz – Röntgen, Laser, elektromagnetische Felder –",

- den zu den Einzelgeräten und Anlagen gehörenden TDv,
- den Bestimmungen für die Durchführung der Strahlenschutzverordnung in der Bundeswehr - DBBw StrlSchV - (VMBl 1980, Seite 401 ff),
- den Vorläufigen Weisungen für die betriebsärztlichen Untersuchungen von Soldaten, Beamten und Arbeitnehmern der Bundeswehr bei gesundheitsgefährdender Tätigkeit (VMBl 1976, S. 300),
- der Besonderen Anweisung Marine Betriebsschutz Nr. 1 "Unfallverhütungsvorschriften Marine".

Die für die Erste Hilfe gültigen Vorschriften sind festgelegt in

- der ZDv 49/20 "Sanitätsausbildung aller Truppen" (Lehrschrift),
- der ZDv 49/21 "Ausbildung im Sanitätsdienst der Bundeswehr - Erste Hilfe" (Lehrschrift).

Für Uboote gelten zusätzliche Sondervorschriften wie:

- MDv 223/1 "Ärztlicher Ratgeber für Uboote im Einsatz",
- MDv 485/1 "Tauchvorschrift für Uboote",
- Ständige Betriebshandakte für Uboote.

IV. Wiederholungsprüfungen

6604. Die Überwachungsbedürftigen und prüfpflichtigen Anlagen, Anlageteile und Geräte unterliegen Wiederholungsprüfungen, die in den Prüfbüchern nachzuweisen sind.

Die ausgestellten Prüfbescheinigungen sind Urkunden, die den Prüfbüchern beizuheften sind.

Die Überwachungsbedürftigen Anlagen und Geräte, deren Prüf Fristen abgelaufen sind, dürfen nicht betrieben werden. Sie sind wie gesperrte Anlagen/Geräte zu behandeln. Das gleiche gilt für Anlagen und Geräte, an denen Mängel festgestellt werden.

V. Sperrungen

6605. Sperrungen von Anlagen/Geräten werden vom Marineunterstützungskommando verfügt, wenn

- diese Anlagen/Geräte in Konstruktion, Bauausführung oder Betriebsverhalten den entsprechenden Rechtsvorschriften oder den Vorschriften des BMVg nicht entsprechen und
- vom Betrieb dieser Anlagen/Geräte Gefahren für Leben und Gesundheit des Bedienungspersonals oder Dritter ausgeht.

1. Sperrungen können sowohl im Frieden als auch im Verteidigungsfalle grundsätzlich nur aufgehoben werden, wenn die Ursachen behoben sind.
2. Ausnahmegenehmigungen zur Fortsetzung eines eingeschränkten Betriebes solcher Anlagen/Geräte können unter besonderen Sicherheitsauflagen nur von der Aufsichtsbehörde, Marineunterstützungskommando, auf schriftlichen, begründeten Antrag erteilt werden.
3. Befehlshaber, Kommandeure und selbständig operierende Kommandanten/Kapitäne/Schiffsführer können Sperrungen von Anlagen/Geräten
 - in Seenotlage und
 - in der Ausführung eines Kampfauftragesfür den Einzelfall befristet aufheben, wenn es die Umstände zwingend erfordern.
Die Begründung ist in das Schiffstagebuch einzutragen.
4. Kommandanten/Kapitäne/Schiffsführer sind verpflichtet, Anlagen/Geräte stillzulegen und deren Benutzung zu untersagen, wenn ihnen bekannt wird, daß vom Betrieb dieser Anlagen/Geräte Gefahren für Leben und Gesundheit des Bedienungspersonals oder Dritter ausgehen.
Auch in diesen Fällen gelten Abs. 1.-3. sinngemäß.

Kapitel 3

Pflichten und Aufgaben

301.

- (1) Der Dienststellenleiter ist verpflichtet, Angehörige der Dienststelle vor Unfällen und Berufskrankheiten zu schützen.
- (2) Er setzt die für den Arbeitsschutz zuständigen Personen nach den Bestimmungen der ZDv 44/2¹ und dieser Vorschrift ein. Ä
- (3) Er beaufsichtigt die Durchführung des Arbeitsschutzes und läßt die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften überwachen. Ä
- (4) Er hat Baulichkeiten, Arbeitsstätten, Betriebseinrichtungen, Maschinen und Gerätschaften so zu erhalten, daß die Angehörigen der Dienststelle vor möglichen Gefahren geschützt sind.
- (5) Er muß Einrichtungen, Anlagen und Geräte stilllegen, wenn ihm bekannt wird, daß vom Betrieb dieser Einrichtungen Gefahren für Leben und Gesundheit des Bedienungspersonals oder Dritter ausgehen. Die Stilllegung ist der zuständigen Aufsichtsbehörde zu melden. Ä
- (6) Er hat Unfälle nach den Bestimmungen des Kapitels 4, Abschnitt II zu melden.
- (7) Ausnahme für Kommandant:
Er kann Stilllegung der Aufsichtsbehörden für den Einzelfall befristet aufheben (z. B. Seenotlagen, in der Krise und im Krieg), wenn es die Umstände zwingend erfordern.

302.

- (1) Die anderen Vorgesetzten (z. B. Hauptabschnittsleiter, Abschnittsleiter, Leiter Übungsanlagen, Werkstattleiter) haben die der Unfallverhütung dienenden Maßnahmen und Verhaltensweisen in ihrem Verantwortungsbereich durchzuführen, zu beaufsichtigen und zu überwachen.

¹ZDv 44/2 „Arbeitsschutz“



Jürgen Wiemers
18.10.2001 14:11

An: Reiner Kipker/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR ✓
Kopie: Rüdiger Guhl/F0 M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg ✓
Org.Element: BMVg WV IV 5
Telefon: 1671
Thema: Antrag auf Ausnahmegenehmigung für Fregatten KI 123 / spez. FGS Brandenburg

Dokument bearbeiten

Sehr geehrter Herr Kipker,

mit LN vom heutigen Tage übermittelt mir FÜ M II 3 elektronisch vorab den von MarA MLog mit FS vom 15.10.2001 initiierten Antrag auf Ausnahmegenehmigung für die Fregatten Klasse 123 zur Teilnahme am Seeverkehr ohne einsatzbereiten Bootsaußensetz- und Ladekran für das Motorboot, See.

Wie bereits in der LN vom 17.10.2001 von mir präferiert, ist es auch im Sinne FÜ M II 3, wegen des unmittelbar bevorstehenden Einsatzes der BRANDENBURG ab 22.10.01, den mit Datum vom 12.10.01 an MarA ML 42 gestellten Antrag auf Ausnahmegenehmigung zunächst als Einzelfallentscheidung zu behandeln.

Hinsichtlich der Prüfung, ob ein Schutz der Beatzungen und Dritter auf andere Weise gewährleistet ist, bitte ich u.a. insbesondere auch die Argumentation im Antrag FÜ M II 3 (s. Anhang 1) sowie die Stellungnahme MarA MR 33 vom 17.10.01 (Wortlaut s. Anhang 2) bei Ihrer Entscheidung angemessen zu berücksichtigen.

MfG
Im Auftrag
Wiemers



F123KranAusnAntrF0M.dc



F123KranAusnMR33a.dc

Marineamt
MR 3

26379 Wilhelmshaven, 25. Oktober 2001
Bw 260
Postfach 27 43
AllgFspWNBw 25 00-4570
Fax (04421) 68 - 43 92



Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung
SG I
Ferdinand-Sauerbruch-Straße 1

56073 Koblenz

nachrichtlich:

Bundesministerium der Verteidigung
Fu M II 3
Postfach 1328

53003 Bonn

Betr.: Austausch Bordladekran F 123
hier: weitere Vorgehensweise

Bezug:

1. Telefax BWB SG I 4 vom 22.10.01
2. LN MarA MR 33 vom 18.10.01
3. LN MarA MR 33 vom 15.10.01

Am 11.10.01 wurde dem BWB SG I 4 die Entscheidung des AMR mitgeteilt, den störanfälligen und sicherheitsbedenklichen Bordladekran (BLK) der Fregatten gegen eine handelsübliche Aussetzvorrichtung auszutauschen. (Bezug 3.)

BWB hat zwar einen Termin für mögliche Anbieter auf einer Fregatte F 123 am 06. November anberaumt, dennoch hat das BWB SG I 4 Bedenken gegen die beabsichtigte Vorgehensweise der Marine vorgebracht und hält am bisherigen Modell fest. Da jedoch inzwischen erhebliche Zweifel an der Betriebssicherheit des alten Kranes bekannt sind, kann die vorgeschlagene Vorgehensweise des BWB nicht akzeptiert werden. Der BLK mit Speedboot ist für den Einsatz der Schiffe als Schlüsselfunktion zwingend erforderlich. Ohne eine **zuverlässige** Aussetzeinrichtung können bestimmte Einsätze im Krisengebiet nicht wahrgenommen werden.

Die Vorgehensweise gem. Alternative A (Bezug 1) stellt zwar mittelfristig sicher, daß der BLK in den sicherheitstechnisch relevanten Funktionen mit der erforderlichen Dokumentation betrieben werden kann, der Kran bleibt jedoch wegen der beim Bau weitgehend unberücksichtigten Einflüsse der „Meeresumwelt“ störanfällig. Hinzu kommt, daß die elektrischen und hydraulischen Steuereinrichtungen und die hier verwendeten für den Betreiber nicht identifizierbaren Bauteile die Betriebssicherheit nicht gewährleisten.

Die Forderung nach einer „klassifizierten“ Prüfung ist daher nur konsequent und muß in jedem Fall bei F 124 erfolgen; der BLK ist dort wegen des Müllkonzeptes unverzichtbar (vgl. Bezug 2).

Aus Sicht der Marine können nur mit einem in der Praxis bewährten und technisch ausgereiften Aussetzsystem die Einsatzerfordernisse der Fregatten Klasse 123 abgedeckt werden. Der Austausch der BLK ist daher mit Nachdruck im vorgegebenen Zeitraum umzusetzen.

Der Hinweis auf die Vertragskonformität der Vergangenheit löst das gegenwärtige brennende Problem der fehlenden Betriebssicherheit nicht.

Inr Auftrag

Immel
Fregattenkapitän

8

Zu
17



Rüdiger Guhl

28.10.2001 09:45

An: Jürgen Wiemers/WV/Ministerium/BMVg/DE@BMVg
Klaus Karrasch/Fü M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg

Kopie:
Org.Element: BMVg FÜ M II 3
Telefon: 5909
Thema: Austausch BLK F 123

Dokument bearbeiten

Info

----- Weitergeleitet von Rüdiger Guhl/Fü M/Ministerium/BMVg/DE on 26.10.2001 09:44



Rolf Koch@BUNDESWEHR
26.10.2001 09:38

An: Manfred Graf/SG/BWB/Rüstung/BMVg/DE@BWB, Gisela
Hohl/SG/BWB/Rüstung/BMVg/DE@BWB
Kopie: Bernd Molnár/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Rüdiger Guhl/Fü
M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg, Manfred 2 Schumacher/SG/BWB/Rüstung/BMVg/DE@BWB,
Kurt Seidel/MUKdo/Marine/BMVg/DE, Werner Weiß/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR,
Manfred Hempel/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Gerhard
Immel/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Holger
Ott/MarA/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Reiner
Kipker/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR

Org.Element:
Telefon:
Fax:
Thema: Austausch BLK F 123

Als Anlage wird vorab ein Schreiben MarA MR 3 an SG I / FÜ M II 3 zur Kenntnis übersandt.

Koch, Fkpt (MarA MR 33, 90-2500-4570)



011022 MR33 F123 SBK Vorgehensweis

6

02.11.

H. Wiemers
Koster



Rüdiger Guhl

02.11.2001 09:39

An: Gerhard Immel/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR
 Reiner Kipker/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR
 Bernd Molnár/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR
 BMVg FÜ M III 3/FÜ M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg

Kopie: Jürgen Wiemers/WV/Ministerium/BMVg/DE@BMVg
 Rolf Koch/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR
 Harald Meyer/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR
 Wolfgang Bremer/FÜ M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg

Org.Element: BMVg FÜ M II 3
 Telefon: 5909
 Thema: Antrag auf Ausnahmegenehmigung BLK F 123

Dokument bearbeiten

BMVg WV IV 5 hat als Reaktion auf den von FÜ M II 3 am 18.10.2001 gestellten Antrag auf Ausnahmegenehmigung (siehe Anhang) einen Fragenkatalog übermittelt.

Antworten zu den Fragen 1 und 3 bis 7 werden von MarA erbeten (FF), Antwort zu Frage 2 von FÜ M III 3.

Die Dringlichkeit diese Auftrages ist aufgrund Konsequenzen für den Einsatz der F 123 sehr hoch!

Termin: Montag, 5. November 2001 12:00 Uhr vorliegend bei FÜ M II 3.

Im Auftrag
R. Guhl



2001-10-18 Antrag an WV IV 5.d

----- Weitergeleitet von Rüdiger Guhl/FÜ M/Ministerium/BMVg/DE on 02.11.2001 08:36 -----



Jürgen Wiemers
30.10.2001 14:02

18

An: BMVg FÜ M II 3/FÜ M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg, Rüdiger Guhl/FÜ M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg

Kopie:

Org.Element: BMVg WV IV 5
 Telefon: 1671
 Fax:
 Thema: Antrag auf Ausnahmegenehmigung BLK F 123

Betreff: Öffentlich-rechtliche Aufsicht - Schiffssicherheit;
hier: Antrag auf Ausnahmegenehmigung für BLK F 123
Bezug: FÜ M II 3 vom 18.10.01

Mit Bezug beantragen Sie eine zeitlich befristete generelle Ausnahmegenehmigung zur Teilnahme der Fregatten Klasse 123 am Seeverkehr ohne einsatzbereiten Bootsaussetz- und Ladekran.

Zur Bearbeitung des Antrages benötige ich weitergehende Angaben zu folgenden Punkten:

1. Welche konkreten Schritte sind bislang eingeleitet worden, um einen Ersatz/Austausch der BLK auf den Fregatten Kl. 123 bis Mitte nächsten Jahres durch neue Anlagen zu gewährleisten?
Gibt es in diesem Zusammenhang konkrete Planungen für die Umrüstung der einzelnen Einheiten?
2. Welche Einsätze sind für die einzelnen Einheiten der Kl 123 in dem betreffenden Zeitraum geplant (Zeit/Dauer, Seegebiet, Einzelfahrer/Verband)?
3. Kann durch sachverständige Stellen bestätigt werden, dass das Motorboot, See im Not-falle sowohl im "stored-power"-Betrieb (z.B. bei Ausfall der Energieversorgung) als auch unter Nutzung der bordeigenen Energieversorgung mit Hilfe des BLK unbeschädigt und einsatzfähig (wenn auch unbesetzt) zu Wasser gebracht werden kann, um dann für die Aufgaben als Rettungsmittel bzw. als Bereitschaftsboot zur Verfügung zu stehen?
4. Ist das an Bord mitgeführte Motorrettungsboot uneingeschränkt einsatzbereit?
5. Zu welchem Befund führte die Abnahmeprüfung durch den Sachverständigen des GL auf der BRANDENBURG?
6. Wie ist der Sachstand hinsichtlich des Zustandes der Anlagen und der Abnahmeuntersuchungen auf den weiteren Einheiten der Klasse?
7. Welche Anweisungen zur Nutzung des BLK und zum Aussetzen des Motorboot, See sind der Schiffsführung aktuell erteilt?

Im Auftrag

gez. Wiemers

02.11.

H. Wiemers

(7)

02.11.

MARA ML 42@RUBIN21
02.11.2001 11:30

19

An: BMVg WV IV 5
Kopie:
Thema: EFS von MARA ML 42 (VORGANG: 02NOV01 00335 0)

VORGANGSNUMMER : 02NOV01 00335 0 (EFS)
GEHEIMHALTUNGSGRAD : VS-NUR FUER DEN DIENSTGEBRAUCH
PRIORITAET : P
AUFGEBER : MARA ML 42
DTG AUFGEBER : 020920ZNOV01
BETR. :

ZUGEORDNETE EMPFAENGERBEREICHE :
FUE M II 3 WV IV 5

VZCZCBVT065 3060955
PP RGFAC
DE RGF DAB 0714 3060959/ RGF DAB 1477 3060944
ZNY RRRRR
P R 020920Z NOV 01
FM MARA ML 42
TO RGFDEA/FGS BRANDENBURG
RGFDEA/FGS SCHLESWIG-HOLSTEIN
RGFDEA/FGS BAYERN
RGFDEA/FGS MECKLENBURG-VORPOMMERN
INFO RGFAC/BMVG FUEM ROEM 2/3
RGFAC/BMVG WV ROEM 4/5
RGFHFD/BWB SG ROEM 1/4
RGFHFD/BWB SG ROEM 2/2
RGFHFD/BWB AT ROEM 2/1
RGFBPG/FLOTTENKDO
RGFDAFO/ZFLTL
RGFDAFO/KDR 6. FGSCHW
RGFDAFO/MARA MR 12
RGFDAFO/MARA MR 33
ZEN/MARA ML 41
RGFQGM/MARA MA ROEM 2C
RGFQGM/BHAVM
RGF DAAO/MARS WILHELMSHAVEN DEZ 023

PAGE 2 RGF DAB 0714 V S - N F D
RGF DAAO/MARS WILHELMSHAVEN DEZ 033
BT
V S - N F D
SIC HBI
MSGNR4421477

AUFSICHTSBEHOERDE FUER KRIEGSSCHIFFE
OEFFENTLICH-RECHTLICHE AUFSICHT, ARBEITS-/SCHIFFSSICHERHEIT
HIER: BOOTS AUSSETZ- UND LADEKRAN FREGATTE KLASSE 123 (BLK)
A) BMVG WV ROEM 4 5 AZ 47-06-19 V 23 AUG 96 (NOTAL)

(AUSNAHMEGENEHMIGUNG GRUNDSÄTZLICHER BEDEUTUNG ZU AUSRÜSTUNG DER FREGATTEN KL 123 MIT SEENOT-RETTUNGSMITTELN)
STILLEGUNGSVERFÜGUNG

HIERMIT WIRD AB SOFORT DIE WEITERE NUTZUNG DES BLK FREGATTE KL 123 UNTERSAGT.

BEGRUENDUNG:

EIN WEITERER BETRIEB DER BLK IST WEGEN FEHLENDER SICHERHEITSTECHNISCHER VORAUSSETZUNGEN NICHT MEHR VERTRETBAR. NEBEN UMFANGREICHEN ERKENNTNISSEN ZU TECHNISCHEN MÄNGELN, DIE U.A. BWB SG ROEM 1 4 VORLIEGEN, SCHLIESST ML 42 IN DIE ENTSCHEIDUNG ZUR STILLLEGUNG AUCH EINE HIERZU AUSGESPROCHENE AKTUELLE EMPFEHLUNG BWB

PAGE 3 RGF DAB 0714 V S - N F D

AT ROEM 2 1 EIN.

DIE AUFHEBUNG DIESER STILLEGUNGSVERFÜGUNG ZU EINEM SPÄTEREN ZEITPUNKT NACH BESEITIGUNG SÄMTLICHER DEFIZITE ERFOLGT NUR UNTER FOLGENDEN VORAUSSETZUNGEN:

1. DURCH BESCHEINIGUNG DES GERMANISCHEN LLOYD (GL) IST NACHZUWEISEN, DASS TECHNISCHE AUSFÜHRUNG DES BLK STAND UND REGELN DER TECHNIK ENTSPRICHT.

2. ES IST EINE NACHTRÄGLICHE ZEICHNUNGSPRÜFUNG DER STEUERUNGSEINRICHTUNGEN (ELEKTRIK/HYDRAULIK) DURCH DEN GL DURCHZUFÜHREN. DIE FUNKTIONSSICHERHEIT IST DURCH DEN GL ZU BESCHEINIGEN.

3. DOKUMENTATION EINSCHLIESSLICH BEDIENUNGSANLEITUNG IST NACH RICHTLINIEN FÜR DIE ERSTELLUNG VON TECHNISCHEN DIENSTVORSCHRIFTEN ZU ERSTELLEN. PME UNTERLAGEN SIND ZU ERSTELLEN.

4. DER NACHWEIS DER QUALIFIKATION DES BEDIENPERSONALS (KRANBERECHTIGUNGSSCHEIN) IST EBENFALLS VORAUSSETZUNG FÜR EINE ERNEUTE INBETRIEBNAHME.

DA SÄMTLICHE FREGATTEN KLASSE 123 HIERVON BETROFFEN SIND, IST DIE ZULASSUNG EINER WEITEREN TEILNAHME AM SEEVERKEHR EBENSO EINE MINISTERIELLE GRUNDSATZENTSCHEIDUNG WIE BEZUG A).

VORBEHALTLICH DIESER NOCH DURCH BMVG WV ROEM 4 5 ZU TREFFENDEN

PAGE 4 RGF DAB 0714 V S - N F D

GRUNDSÄTZLICHEN ENTSCHEIDUNG WIRD HIERMIT ZUNÄCHST DIE WEITERE TEILNAHME AM SEEVERKEHR OHNE EINSATZBEREITEN BLK ZUGELASSEN.

DIESE ENTSCHEIDUNG ERSCHEINT ML 42 VERTRETBAR, DA

- DIE FREGATTEN KL 123 ÜBER EIN WEITERES ALS MOTORRETTUNGS- UND BEREITSCHAFTSBOOT ZUGELASSENES BEIBOOT VERFÜGEN,

- DIE RETTUNGSINSELKAPAZITÄT DIE MINDESTFESTLEGUNG DER BV 1830-1 ÜBERSCHREITET,

- DIE MITTLERWEILE INSTALLIERTEN GMDSS-KOMPONENTEN ZUSÄTZLICH SICHERHEIT BIETEN.

BWB WIRD GEBETEN, DEN INHALT DIESER FS FÜR DIE BLK DER FREGATTEN KL 124 ZU BERÜCKSICHTIGEN.

GEZ. KIPKER, FREGATTENKAPITÄN

BT

NNNN

(5)

05.11. H. Wiemers

05/11

Christian Bastisch@BUNDESWEHR
05.11.2001 12:04

An: BMVg F0 M II 3/F0 M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg, Rüdiger Guhl/F0
M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg
Kopie: BMVg WV IV 5/WV/Ministerium/BMVg/DE@BMVg, Kurt
Seidel/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Rolf
Koch/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Harald
Meyer/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR
Thema: BLK - Fragenkatalog - Antworten

In Rot die abgestimmten Antworten MR 12 NuM ZFIII/MR 33/ZFIII.
MR 1 hat vor Abgang Kenntnis genommen.

Im Auftrag
KK Bastisch
MR 12/NuM ZFIII

An: BMVg F0 M II 3/F0 M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg, Rüdiger Guhl/F0
M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg
Kopie:
Org.Element: BMVg WV IV 5
Telefon: 1671
Fax:
Thema: Antrag auf Ausnahmegenehmigung BLK F 123

20

Betreff: Öffentlich-rechtliche Aufsicht - Schiffssicherheit;
hier: Antrag auf Ausnahmegenehmigung für BLK F 123
Bezug: F0 M II 3 vom 18.10.01

Mit Bezug beantragen Sie eine zeitlich befristete generelle Ausnahmegenehmigung zur
Teilnahme der Fregatten Klasse 123 am Seeverkehr ohne einsatzbereiten Bootsaussetz-
und Ladekran.

Zur Bearbeitung des Antrages benötige ich weitergehende Angaben zu folgenden Punkten:

1. Welche konkreten Schritte sind bislang eingeleitet worden, um einen Ersatz/Austausch der BLK auf den Fregatten Kl. 123 bis Mitte nächsten Jahres durch neue Anlagen zu gewährleisten?
 - In der Vergangenheit war die Krananlage der Fregatte Klasse 123 von 16 Änderungen betroffen, die eine Beseitigung der bestehenden Probleme in der Zuverlässigkeit und Betriebssicherheit zum Ziel hatten, jedoch nur teilweise mit Erfolg umgesetzt wurden.
 - Als Reaktion auf die Verfügung der Stilllegung des Betriebsmodus "Eigenrettung" (Stored Power bei Ausfall Energieversorgung) wurde seit Oktober 2000 seitens MR 33 und Fachbereich MARS die Zielsetzung verfolgt, den BLK zu "entkernen" und eine andere Steuerung eines anderen Herstellers einzubauen. Diese Maßnahme wurde durch das BWB nicht mitgetragen und nicht weiter verfolgt.
 - Am 17.10.2001 wurde die Änderung an Wehrmaterial B 01 165 eingeleitet. Inhalt ist der Austausch des auf F 123 vorhandenen Bootsaussetz- und Ladekranes gegen eine Bootsaussetzvorrichtung unter Verzicht auf den Betriebsmodus "Bordladekran-Funktion".
Gibt es in diesem Zusammenhang konkrete Planungen für die Umrüstung der einzelnen Einheiten?
 - Am 06.11.2001 findet die Bieterbesichtigung an Bord SLH statt.
 - Ende November 2001 wird die Vorlage der Angebote der beteiligten Firmen erwartet. Diese werden auch Aussagen zur schiffbaulichen Integration enthalten, die den weiteren Ablauf maßgeblich

mitbestimmen.

- Derzeit noch offene Voraussetzungen zum Austausch Bordkran sind: Gesicherte Finanzierung des Änderungsvorhabens, Verfügbarkeit der Einheiten für Baumaßnahmen, Durchführung Truppenversuch mit positivem Ergebnis.
 - Die Umsetzung des Änderungsantrages B 01 165 Austausch Bordkran F 123 wird von der Marine mit Nachdruck verfolgt.
 - Parallel dazu werden Leistungsumfang und Kosten zur Herstellung der Voraussetzungen für die Aufhebung der Stilllegung der vorhandenen Bordkran-Anlagen ermittelt.
2. Welche Einsätze sind für die einzelnen Einheiten der KI 123 in dem betreffenden Zeitraum geplant (Zeit/Dauer, Seegebiet, Einzelfahrer/Verband)?

Angaben gemäß JÜEP 2002:

- BRA: Jan BOST (Ärmelkanal, Einzelfahrer)
Feb-März JMC (Nordatlantik, Verband)
STRONG RESOLVE (Nordatlantik, Verband)
Apr-Sep DESEX (Karibik, Verband)
Okt-Nov JMC (Nordatlantik, Verband)
- SLH: Jan-Jul Depotinstandsetzung (Blohm + Voss)
Aug-Sep FORACS, ISEX, SAGA B (Nordsee/Ostsee, Einzelfahrer)
Okt-Nov BOST (Ärmelkanal, Einzelfahrer)
- BAY: Jan-Apr SNFM (Mittelmeer, Verband)
Jun BALTOP (Ostsee, Verband)
Aug-Dez Depotinstandsetzung
- MVP: Jan-Jun AUSTRALIEN DEPLOYMENT (Pazifik, teilweise im Verband)
Aug-Sep SEF (Nordsee/Ostsee, Verband)

3. Kann durch sachverständige Stellen bestätigt werden, dass das Motorboot, See im Not-falle sowohl im "stored-power"-Betrieb (z.B. bei Ausfall der Energieversorgung) als auch unter Nutzung der bordeigenen Energieversorgung mit Hilfe des BLK unbeschädigt und einsatzfähig (wenn auch unbesetzt) zu Wasser gebracht werden kann, um dann für die Aufgaben als Rettungsmittel bzw. als Bereitschaftsboot zur Verfügung zu stehen?

Diese Frage ist an sachverständige Stellen gerichtet. Seitens MR 12/MR 33/ZFitl hierzu folgende Hinweise:

- Gemäß MDv 165/1 kann der Kommandant Stilllegungen der Aufsichtsbehörden befristet aufheben (z.B. Seenotlagen, Krise und Krieg), wenn es die Umstände zwingend erfordern.
- Am BLK und am Speedboot werden weiterhin PME-Maßnahmen durchgeführt, um die Anlage für den Notfall einsatzbereit zu halten.
- ML 42: "Ob der Kran dann allerdings funktioniert, kann niemand prognostizieren".

4. Ist das an Bord mitgeführte Motorrettungsboot uneingeschränkt einsatzbereit?

- Es liegen keine Hinweise, Meldungen oder Erkenntnisse vor, die vermuten lassen, dass das Motorrettungsboot nicht uneingeschränkt einsatzbereit ist.

5. Zu welchem Befund führte die Abnahmeprüfung durch den Sachverständigen des GL auf der BRANDENBURG?

Zitat der Schlussfolgerung aus dem Prüfbericht GL vom 24.10.2001:

- Für eine sichere Bedienung erscheint die Anlage als Aussetzkran zu kompliziert. Es können folgende Betriebsarten eingestellt werden:
 - normaler Kranbetrieb
 - Aussetzen des Rescuebootes von der Krankanzel
 - Aussetzen des Rescuebootes zur EigenrettungTeilweise ist die Funktion der Bedienelemente von der eingestellten Betriebsart abhängig.

- Die Kräne wurden laufend durch den Hersteller repariert und nachgebessert. Schaltpläne und Hydrauliksysteme entsprechen nicht mehr dem Istzustand.
- Während der Erprobung aufgetretene Bedienungsschwierigkeiten zeigten auf, dass die Einweisung des Bordpersonals durch die Herstellerfirma nicht ausreichend ist.
- Aufgrund der Störungen, die im Laufe der Betriebszeit von 1997 bis 2001 auf durchweg allen Kränen aufgetreten sind, ist eine grundsätzliche Überprüfung des Gesamtkonzeptes Kran, Boot, Bootslagerung zu empfehlen. Um einen sicheren Aussetzbetrieb zu gewährleisten, sollten besonders das Hydraulik- und das E-Schema des Kranes überprüft werden. In der Zwischenzeit gewonnene Erkenntnisse für das Aussetzen von Speedbooten sollten genutzt werden.

6. Wie ist der Sachstand hinsichtlich des Zustandes der Anlagen und der Abnahmeuntersuchungen auf den weiteren Einheiten der Klasse?

- Aufgrund der teilweisen Umsetzung der bisherigen Änderungsanträge sowie von Änderungen, die

durch die Herstellerfirma selbst veranlasst wurden, bestehen unterschiedliche Konstruktionsstände der Krananlagen auf den Einheiten.

- Einzelheiten aus den vergangenen Prüfungen durch ML 41:
 - MVP 15.01.01
Freigabe bis 1/02
wegen defekter Seegangsfolge gesperrt; s. a. FS ML 42 vom 02.11.01
 - SLH 24.08.01
keine Prüfbescheinigung wegen Mängeln
deswegen gesperrt; s.a. FS ML 42 vom 02.11.01
 - BRA 19.10.01 (GL)
mangelhaft
deswegen gesperrt; s.a. FS ML 42 vom 02.11.01
 - BAY 27.08.01
Freigabe bis 4/02
gesperrt aufgrund FS ML 42 vom 02.11.01
 - Generelle Aussagen ML 41:
 1. Prüfungsergebnis lässt aufgrund Unzuverlässigkeit der Anlage keine Vorhersagen zum weiteren Betrieb der Anlagen zu.
 2. Insofern ist Frage 6 nicht relevant, zumal nach längerem Stillstand (der gesperrten Anlage) mit weiteren Funktionsstörungen zu rechnen ist.
 3. Sperrung wurde verfügt durch FS ML 42 vom 02.11.01.
7. Welche Anweisungen zur Nutzung des BLK und zum Aussetzen des Motorboot, See sind der Schiffsführung aktuell erteilt?
- Am 02.11.2001 wurde durch die Aufsichtsbehörde der Marine ML 42 die weitere Nutzung des BLK Fregatte Klasse 123 untersagt.

Im Auftrag

gez. Wiemers

09.11. J Wiemers (4)
Rü 09/11



Rüdiger Guhl

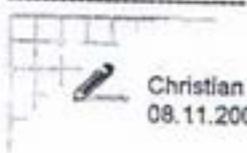
08.11.2001 15:28

An: Jürgen Wiemers/WV/Ministerium/BMVg/DE@BMVg
Jürgen Petersen/HA RÜ/Ministerium/BMVg/DE@BMVg
Kopie:
Org.Element: BMVg FÜ M II 3
Telefon: 5909
Thema: BLK - Bieter-Besichtigung

Dokument bearbeiten

Info

Weitergeleitet von Rüdiger Guhl/FÜ M/Ministerium/BMVg/DE on 08.11.2001 15:28



Christian Bastisch@BUNDESWEHR
08.11.2001 14:45

An: Rüdiger Guhl/FÜ M/Ministerium/BMVg/DE@BMVg
Kopie:
Org.Element:
Telefon:
Fax:
Thema: BLK - Bieter-Besichtigung

Weitergeleitet von Christian Bastisch/MUKdo/Marine/BMVg/DE am 08.11.2001 14:45



Christian Bastisch
08.11.2001 14:56



An: Harald Meyer/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Bernd
Molnár/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR
Kopie: Rolf Koch/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Reiner
Kipker/MUKdo/Marine/BMVg/DE@BUNDESWEHR, Manfred 2
Schumacher/SG/BWB/Rüstung/BMVg/DE@BWB

Thema: BLK - Bieter-Besichtigung

Am 08.11.2001 fand an Bord SLH die Bieterbesichtigung für den Austausch des BLK F 123 statt.

Zusammenfassung des Ergebnisses:

1. Vertreter der Firmen Hatecke und Caley haben die örtlichen Gegebenheiten besichtigt und sich über die Ein- und Ausbringvorgänge des Speedbootes und Verfahrensweisen der Marine informiert.
2. BWB und Marine werden bis zum 20.11.2001 gemeinsam ein Lastenheft erstellen, in dem Vorgaben an die neue Anlage beschrieben sind (Hiev-Geschwindigkeit, SOLAS-Bezug, Wartungsvorgaben, Ausbildungserfordernisse, GL-Prüfungen, etc.).
3. Beide Firmen werden bis Mitte Dezember Angebote vorlegen, die anschließend gemeinsam zu bewerten sind. Darin sollen Angaben zum Integrationsaufwand enthalten sein.
4. ML 42 und MR 12 haben auf die Notwendigkeiten einer gründlichen Vorbereitung der Änderungsmaßnahme und eines Truppenversuchs mit der ersten fertig gestellten Anlage hingewiesen.
5. MR 12 und MR 33 werden nach Kenntnis des Integrationsaufwandes in Abstimmung mit ZFlt

- und MArS eine Zeitplanung für die Umrüstung der Einheiten erstellen.
6. Bis 14.12.2001 wird MR 12 mit MR 33 die Frage klären, ob das zurzeit mit ca. 100.000 DM eingeplante Instandsetzungsvolumen der vorhandenen Krananlage SLH in der bevorstehenden DI aufgewendet werden soll.

Im Auftrag
KK Bastisch
MR 12/NuM ZFIII

WV IV 5 – 021
47-06-19/01/001

Bonn, 07. November 2001
Tel. 1671
Fax 1670

21

Vermerk:

- Betreff: Antrag auf Ausnahmegenehmigung für BLK F 123
Bezug: 1. FS MarA M Log MsgNr 1389 vom 15.10.2001
 2. FÜ M II 3 vom 18.10.2001
 3. WV IV 5 – LN vom 30.10.2001
 4. MarA MR 12/NuM ZFltl – LN vom 05.11.2001
 5. MarA MR 3 vom 25.10.2001
 6. MarA ML 42 – FS 02 0920z Nov 2001
 7. MUKdo ML 42 – Az 90-42-40-01 vom 25.07.2001

Mit Bezug 1. beantragt MarA M Log eine bis Mitte 2002 befristete generelle Ausnahmegenehmigung zur Teilnahme der Fregatten Klasse 123 am Seeverkehr ohne einsatzbereiten Bootsaussetz- und Ladekran (BLK) für das Motorboot, See.

Ausschlaggebend für diesen Antrag ist die mehrfach bestätigte technische Unzuverlässigkeit des BLK, die kurzfristig auch durch technische Maßnahmen nicht erfolgreich abzustellen ist.

FÜ M II 3 leitete den Antrag mit Bezug 2. an WV IV 5 weiter. FÜ M unterstützt diesen Antrag grundsätzlich.

Nach Auffassung FÜ M II 3 wird der Schutz der Besatzungen bei Eigenrettung durch die vorhandenen Rettungsinseln (200%), den Einsatz von Rettungsschwimmern und der Kletterrettungsnetze sowie durch die Einsatzmöglichkeit des Motorrettungsbootes gewährleistet. Darüber hinaus kann im Notfall ein funktionsfähiger aber gesperrter/stillgelegter BLK auf Grundlage der MDv 160/1 Ziffer 6605 und MDv 165/1 Ziffer 301(7) eingesetzt werden.

Fremdrettung kann durch die Nutzung des Motorrettungsbootes, der Rettungsschwimmer und der Kletterrettungsnetze sichergestellt werden.

Gemäß BV Heft 1830-1 in Verbindung mit der Ausnahme Nr: 1/96 (WV IV 5 – Az 47-06-19 vom 23.08.1996) gehört das Motorboot, See (Speedboat) als integraler Bestandteil zur Seenotrettungsmittelausstattung der Fregatten und seine Funktionsfähigkeit ist Voraussetzung zur Teilnahme am Seeverkehr.

Mit Bezug 3. wurde die Marine aufgefordert, zu einer Reihe von Fragen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Rettungsmittelausstattung und dem Einsatz der Fregatten stehen, weitergehende Angaben zu machen.

Mit Datum vom 02.11.2001 wurde dieses Schreiben durch FÜ M II 3 an diverse Stellen der Marine mit der Bitte um Beantwortung der Fragen weitergeleitet.

Mit LN vom 05.11.2001 (Bezug 4.) übermittelte MarA MR 12/NuM ZFltl die zwischen MR 12 NuM ZFltl, MR 33 und ZFltl abgestimmte Stellungnahme. MarA MR 1 hat davon vor Abgang Kenntnis genommen.

Folgende wesentliche Fakten aus dem vorliegenden Schriftverkehr sind in eine Entscheidung einzubeziehen:

- Bereits seit Oktober 2000 ist auf den Fregatten KI 123 der Betriebsmodus "Eigenrettung im Stored-Power-Betrieb" für die Aussetzvorrichtung des Motorboot, See stillgelegt.
- Am 17.10.2001 wurde eine "Änderung an Wehrmaterial" eingeleitet mit dem Ziel des Austausches BLK gegen eine reine Bootsaussetzvorrichtung (inkl. Eigenrettungsfunktion) unter Verzicht auf den Betriebsmodus Bordladekran (Entscheidung des AMR).
- Am 06.11.2001 findet eine "Bieterbesichtigung" der an der Umrüstung interessierten Firmen an Bord der SLH statt. Für Ende November 2001 werden die Angebote der Firmen erwartet.
- Die Aussagen der Firmen zur schiffbaulichen Integration der neuen Anlagen werden den weiteren Ablauf der Umrüstung maßgeblich bestimmen.
- Noch offen ist zum jetzigen Zeitpunkt die Finanzierung des Änderungsvorhabens sowie die Verfügbarkeit der einzelnen Einheiten für die Baumaßnahmen. Die Umsetzung des Änderungsantrages wird jedoch von der Marine mit Nachdruck verfolgt (Bezug 5.).
- Alle Fregatten der Klasse 123 sind laut JÜEP 2002 überwiegend für Einsätze im Verband vorgesehen. Die Fahrten als Einzelfahrer zum BOST werden als wenig kritisch angesehen.
- In besonderen Situationen wie Seenotfall oder in Ausführung eines Kampfauftrages kann der Kommandant die Stilllegung des BLK auf Grundlage der MDv 160/1 und MDv 165/1 eigenständig befristet aufheben, wenn es die Umstände zwingend erfordern.
- An BLK und am Motorboot,See werden weiterhin PME-Maßnahmen durchgeführt, um die Anlage für den Notbetrieb einsatzbereit zu halten.
- Es kann davon ausgegangen werden, dass das zudem an Bord mitgeführte Motorrettungsboot uneingeschränkt einsatzbereit ist.

Mit Bezug 6. hat die Aufsichtsbehörde für Kriegsschiffe die weitere Nutzung der BLK Fregatte KI 123 mit sofortiger Wirkung untersagt. Der weitere Betrieb der BLK wird wegen der fehlenden sicherheitstechnischen Voraussetzungen als nicht mehr vertretbar bezeichnet. Die Aufsichtsbehörde stützt sich hierbei auf die sicherheitstechnischen Stellungnahmen des Germanischen Lloyd und der Sachverständigen der Marine.

Die Aufhebung der Stilllegungsverfügung ist an die Beseitigung sämtlicher Defizite und die Erfüllung noch weiterer Voraussetzungen geknüpft.

Die weitere, befristete Teilnahme der Fregatten KI 123 am Seeverkehr ohne einsatzbereiten BLK wird von dieser Stelle jedoch für vertretbar gehalten (Bezug 6.) und empfohlen (Bezug 7.), weil

- die Fregatten KI 123 über ein weiteres als Motorrettungs- und Bereitschaftsboot zugelassenes Beiboot verfügen,
- die Rettunginselkapazität die Mindestfestlegung der BV 1830-1 überschreitet und
- die mittlerweile installierten GMDSS-Komponenten zusätzliche Sicherheit bieten.

Unter Berücksichtigung vorstehender Sachlage schließe ich mich der Bewertung der zuständigen Aufsichtsbehörde an und befürworte eine befristete Ausnahmegenehmigung für alle Fregatten der Klasse 123 mit folgendem Wortlaut:



Bundesministerium der Verteidigung
WV IV 5 - Az 47-06-19/01/001

Bonn, . November 2001
Telefon: (02 28) 12-1671
Telefax: (02 28) 12-1670

**Bestimmungen zur Ausrüstung von Fregatten Klasse 123
mit Seenot-Rettungsmitteln**

Ausnahme Nr. XX/01

A.

Auf Grundlage der §§ 1 und 9 Abs. 5 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.09.1998 (BGBl. I S. 2986) und in Anwendung der §§ 3, 7 und 10 Abs. 1 Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung vom 18.09.1998 (BGBl. I S. 3013), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Zweiten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 24.06.1999 (BGBl. I S. 1462) sowie Ziffer 416 ff. ZDv 44/2 "Betriebsschutz" (Ausgabe April 1982) lasse ich auf Antrag MarA M Log vom 15. Oktober 2001 im Rahmen einer Ausnahme zu, dass die Fregatten Kl 123 abweichend von den Forderungen an Gruppenrettungsmittel gem. Heft 1830-1 (Stand 8/92) der Bauvorschriften für Schiffe der Bundeswehr in Verbindung mit den Bestimmungen der Ausnahme Nr. 1/96 (WV IV 5 – Az 47-06-19 vom 23. August 1996) ohne einsatzbereite Bootsaussetzvorrichtung für das Motorboot, See am Seeverkehr teilnehmen.

B.

Die Ausnahmegenehmigung ist mit folgenden Nebenbestimmungen verbunden:

- und seine Aussetzvorrichtung*
1. Das an Bord mitgeführte Motorrettungsboot *und seine Aussetzvorrichtung* muß uneingeschränkt einsatzbereit sein.
 2. Das Motorboot, See muß als solches funktionstüchtig sein.
 3. Die PME-Maßnahmen an der Bootsaussetzvorrichtung und dem Motorboot, See sind weiterhin im vorgegebenen Umfang durchführen.

C.

Die Ausnahme gilt ~~befristet~~ bis zum 30. Juni 2002; sie kann jederzeit aus wichtigem Grund vor Ablauf dieser Frist widerrufen werden.

Im Auftrag

Wiemers

RL / 010 / 021
07.11. / K. M. / 07.11.

WV IV 5
Az 47-06-19/01/001

Bonn, 07. November 2001
Tel. 1671
Fax 1670

22

Fü M II 3

nachrichtlich:
Fü M III 2
Fü M III 3
Ru VII 2
MarA ML 42

- Wilhelmshaven

Betreff: Öffentlich-rechtliche Aufsicht - Schiffssicherheit;
hier: Antrag auf Ausnahmegenehmigung für die Teilnahme der Fregatten Kl 123
am Seeverkehr ohne einsatzbereiten Bootsaussetz- und Ladekran (BLK)

Bezug: Fü M II 3 vom 18. Oktober 2001

Anlg.: - 1 -

Unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 18.10.01 übersende ich als Anlage die Ausnahme
Nr. 02/01 über Bestimmungen zur Ausrüstung von Fregatten der Klasse 123 mit Seenot-
Rettungsmitteln mit der Bitte um Weiterleitung an die betreffenden Stellen der Marine.

Im Auftrag


Wiemers



**Bestimmungen zur Ausrüstung von Fregatten Klasse 123
mit Seenot-Rettungsmitteln**

Ausnahme Nr. 02/01

A.

Auf Grundlage der §§ 1 und 9 Abs. 5 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.09.1998 (BGBl. I S. 2986) und in Anwendung der §§ 3, 7 und 10 Abs. 1 Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung vom 18.09.1998 (BGBl. I S. 3013), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Zweiten-Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 24.06.1999 (BGBl. I S. 1462) sowie Ziffer 416 ff. ZDv 44/2 "Betriebsschutz" (Ausgabe April 1982) lasse ich auf Antrag MarA M Log vom 15. Oktober 2001 im Rahmen einer Ausnahme zu, dass die Fregatten Kl 123 abweichend von den Forderungen an Gruppenrettungsmittel gem. Heft 1830-1 (Stand 8/92) der Bauvorschriften für Schiffe der Bundeswehr in Verbindung mit den Bestimmungen der Ausnahme Nr. 1/96 (WV IV 5 – Az 47-06-19 vom 23. August 1996) ohne einsatzbereite Bootsaussetzvorrichtung für das Motorboot, See am Seeverkehr teilnehmen.

B.

Die Ausnahmegenehmigung ist mit folgenden Nebenbestimmungen verbunden:

1. Das an Bord mitgeführte Motorrettungsboot und seine Aussetzvorrichtung muss uneingeschränkt einsatzbereit sein.
2. Das Motorboot, See muss als solches funktionstüchtig sein.
3. Die PME-Maßnahmen an der Bootsaussetzvorrichtung und dem Motorboot, See sind weiterhin im vorgegebenen Umfang durchführen.

C.

Die Ausnahme gilt bis zum 30. Juni 2002; sie kann jederzeit aus wichtigem Grund vor Ablauf dieser Frist widerrufen werden.

Im Auftrag

Wiemers



PETER WÜLLER
RECHTSANWALT

RA Peter Wüller, Postfach 12 12, 33820 Werther

Herrn
Wolfgang Scheffelmeier
Lilienweg 11

32825 Blomberg

Alte Bielefelder Straße 1
Postfach 1212
33820 Werther

☎ 05203 / 88 15 81
Fax: 05203 / 88 15 82
Mobil: 0171 / 273 12 56
eMail: RA-Wueller@t-online.de

Werther, 04.07.03

Scheffelmeier ./ Menge wegen Klageerzwingungsverfahren

Mein Zeichen: **01429-02**
Bitte immer angeben

Sehr geehrter Herr Scheffelmeier,

das Oberlandesgericht Oldenburg hat mir zwischenzeitlich weitere Unterlagen zur Verfügung gestellt. Ich füge diese meinem heutigen Schreiben in **Kopie** bei und verbinde dies gleichzeitig mit folgenden Hinweisen:

Dem Beschluß des OLG vom 01.07.2003 können Sie entnehmen, dass der Antrag des Beschuldigten, festzustellen, dass mir in meiner Eigenschaft als Ihr Vertreter anlässlich der richterlichen Vernehmung des Beschuldigten am 14.07.2003 kein eigenes **Fragerecht zustehe, als** unbegründet zurückgewiesen wurde.

Von entscheidender Bedeutung ist aus meiner Sicht die Feststellung des Sachverständigen Ebel auf Seite 7 seiner Stellungnahme.

Ebel vertritt die Auffassung, dass die Schiffsleitung der Mecklenburg-Vorpommern - im vorliegenden Fall also der beschuldigte Kommandant- bei einem Seegang mit durchschnittlichen Wellenhöhen von **rund 1,2 Metern das Schiff bereits aus dem Seeverkehr hätte ziehen und einen Hafen hätte anlaufen müssen.**

Hätte sich der Kommandant an die ihm erteilte Ausnahmeregelung gehalten, hätte die Mecklenburg-Vorpommern die Häfen des Nord- und Ostseegebietes nicht verlassen dürfen, wenn auf der bevorstehenden Seereise Windstärken von **mehr als vier angetroffen werden.**

Ich habe mit dem

Bankverbindungen:

Sparkasse Bielefeld, Konto Nr.: 470 100 12, BLZ: 480 501 61
Volksbank Halle Westfalen, Konto Nr.: 508 066 700, BLZ: 480 620 51

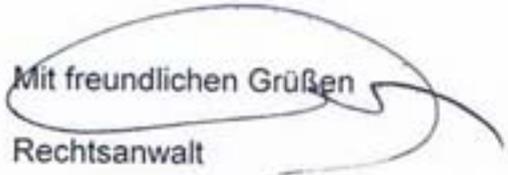
in Kopie beigefügten Schriftsatz vom heutigen Tage

noch einmal vorgetragen.

Bitte rufen Sie mich im Laufe der nächsten Tage noch einmal an.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwalt

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy oval shape that encircles the text "Mit freundlichen Grüßen" and extends downwards and to the right.

PETER WÜLLER
RECHTSANWALT

RA Peter Wüller, Postfach 12 12, 33820 Werther

Oberlandesgericht Oldenburg
2. Strafsenat
Postfach 24 51

26014 Oldenburg

Alte Bielefelder Straße 1
Postfach 1212
33820 Werther

☎ 05203 / 88 15 81
Fax: 05203 / 88 15 82
Mobil: 0171 / 273 12 56
eMail: RA-Wueller@t-online.de

Werther, 04.07.03

In dem Klageerzwingungsverfahren

gegen den **Fregattenkapitän Frank Menge**

2 Ws 86/03

nehme ich zur Stellungnahme des Bundesministeriums der Verteidigung vom 17.06.2003 und der Erwiderung des Sachverständigen Ebel vom 30.06.2003 für den Antragsteller im einzelnen wie folgt Stellung:

Nach Auskunft des Bundesministeriums der Verteidigung wurde der „Mecklenburg-Vorpommern“ am 07. November 2001 eine Ausnahmegenehmigung erteilt, die den Fregatten der Klasse 123 erlaubte, abweichend von den geltenden Regelungen zur Schiffssicherheit **ohne** einsatzbereite Bootsaussetzungs- und Ladekransvorrichtung für das Motorboot, See (Speedboot) am Seeverkehr teilzunehmen.

Zweck dieser Ausnahmeregelung bestand darin, den Fregatten die weitere Teilnahme am Seeverkehr trotz der bekannten technischen Mängel des Bootsaussetz- und Ladekrans unter Beachtung ver-

Bankverbindungen:

Sparkasse Bielefeld, Konto Nr.: 470 100 12, BLZ.: 480 501 61
Volksbank Halle Westfalen, Konto Nr.: 508 068 700, BLZ.: 480 620 51

schiedener Nebenbestimmungen uneingeschränkt zu ermöglichen.

Einer dieser Nebenbestimmungen sah vor, dass das Motorrettungsboot (MRB) als verbliebenes Rettungsboot „**uneingeschränkt einsatzbereit**“ sein muß.

Gerade diese Voraussetzung war im Fall der Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ nicht gegeben.

Bei Wellenhöhen von über 1,50 Metern darf die Fregatte gemäß TDv 2030/034-13 überhaupt nicht mehr am Seeverkehr teilnehmen, weil ihr Motorrettungsboot nicht sicher zu Wasser gebracht werden kann und ein Rettungseinsatz mit diesem Boot definitiv unzulässig ist.

Der Beschuldigte hätte als verantwortlicher Kommandant daher bei konsequenter Befolgung der vom Bundesministerium der Verteidigung erteilten Ausnahmeregelung das Schiff bereits bei einem Seegang mit durchschnittlichen Wellenhöhen von rund 1,2 Metern (also bei leicht bewegter See) aus dem Seeverkehr ziehen und einen Hafen anlaufen müssen.

Dies hat der Beschuldigte Menge unstreitig unterlassen.

Aus Sicht des Sachverständigen Ebel bedeutet die strikte Befolgung der Ausnahmeregelung, dass die Mecklenburg-Vorpommern die Häfen des Nord- und Ostseegebietes allenfalls hätte dann verlassen dürfen, wenn nicht mehr als vier Windstärken auf der bevorstehenden Seereise angetroffen werden.

Im Ergebnis hat der Beschuldigte daher gegen die seinem Schiff erteilte Ausnahmegenehmigung bewußt verstoßen und damit das Leben seiner Soldaten gefährdet.

Rechtsanwalt

Ausfertigung

Oberlandesgericht Oldenburg
2. Strafsenat
Der Vorsitzende
2 Ws 86/02

Peter Wüller
Rechtsanwalt
Eing. 04. Juli 2003

Beschluß

In dem Klageerzwingungsverfahren

gegen Fregattenkapitän Frank Menge,
geboren am 03. Januar 1958,
Alte Pulvermühle 4, 29683 Fallingbostel

- Verteidiger: Rechtsanwalt C. Grau, Domshof 17, 28195 Bremen, -

Antragsteller: Wolfgang Scheffelmeier,
Lilienweg 11, 32825 Blomberg,

-vertreten durch Rechtsanwalt P. Wüller, Alte Bielefelder Str. 1, 33824 Werther, -

hat der 2. Strafsenat des Oberlandesgerichts Oldenburg

am 01. Juli 2003

durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Otterbein nach Anhörung der Beteiligten

beschlossen:

Der Antrag des Beschuldigten vom 12. Juni 2003 festzustellen, daß dem Beistand des Antragstellers anlässlich der richterlichen Vernehmung des Beschuldigten am 14. Juli 2003 neben dessen Recht auf Anwesenheit kein eigenes Frage-recht zustehe, wird als unbegründet zurückgewiesen.

Gründe:

Durch den Vorsitzenden als insoweit vom Senat beauftragten Richter ist Termin zur verantwortlichen Vernehmung des Beschuldigten auf den 14. Juli 2003 bestimmt worden. Zu diesem Termin ist neben dem Beschuldigten und dessen Verteidiger gemäß § 406 g Abs. 2 Satz 2 StPO unter anderem auch der Beistand des zur Nebenklage berechtigten Antragstellers geladen worden. Der Beschuldigte ist der Auf-

fassung, daß dem Beistand einzig ein Recht auf Anwesenheit, nicht jedoch auch auf Fragen zustehe, und hat eine entsprechende vorherige Feststellung beantragt.

Der Antrag ist in der Sache nicht begründet.

Gemäß § 406 g Abs. 2 Satz 2 StPO ist dem Beistand des Nebenklageberechtigten bei richterlichen Vernehmungen die Anwesenheit zu gestatten, wenn dadurch der Untersuchungszweck nicht gefährdet wird.

Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben.

Der Antragsteller gehört zum Kreis der Nebenklageberechtigten, § 395 Abs. 2 Nr. 1 StPO. Eine Gefährdung des Untersuchungszwecks ist durch die Anwesenheit des Beistands des Antragstellers nicht ersichtlich und auch nicht geltend gemacht, so daß Rechtsanwalt Wüller ein Recht auf Anwesenheit anlässlich der richterlichen Vernehmung des Beschuldigten zusteht.

Dieses Anwesenheitsrecht schließt das Recht mit ein, Fragen und Vorhalte an den Beschuldigten richten zu können. Zwar enthält die Strafprozeßordnung in ihren Bestimmungen, in denen von einem Anwesenheitsrecht gesprochen wird, keine gesonderte Regelung über die mit dem Anwesenheitsrecht verbundenen Befugnisse, namentlich nicht zu einem Fragerecht (vgl. beispielsweise das für die Verteidigung in § 168 c Abs. 1, 2 StPO geregelte Anwesenheitsrecht). Im Grundsatz wird jedoch ein Fragerecht allgemein anerkannt, weil ein Anwesenheitsrecht ohne die Möglichkeit, durch Fragen auf die Beweisaufnahme einwirken zu können, nicht dem mit ihm verbundenen Zweck entspräche. Im Kern handelt es sich, was die Teilnahmebefugnisse des Beistands des Nebenklageberechtigten und Antragstellers betrifft, um eine mit dem Anspruch auf rechtliches Gehör verknüpfte Gewährleistung effektiver Wahrnehmung seiner Rechte im Klageerzwingungsverfahren. Die in § 406 g StPO getroffene Regelung lehnt sich im übrigen an die in § 168 c Abs. 2, 3, § 168 d Abs. 1 StPO getroffene Regelung an, so daß die dort angewendeten Grundsätze auch hier zu gelten haben. Dort ist es heute allgemein anerkannt, daß dem Verteidiger ein aus dem Anwesenheitsrecht hergeleitetes Fragerecht zusteht, um im Interesse eines effektiven Rechtsschutzes zugunsten seines Mandanten tätig werden zu können. Im Fall des § 406 g StPO ist im Gegensatz zur in §§ 168 c, 168 d StPO getroffenen Regelung lediglich eine Einschränkung dahin gemacht, daß die Teilnahme des Beistandes nicht den Zweck der Untersuchung gefährden darf (was hier nicht vorliegt). Ferner ist der Antragsteller, für den das Verfahren nach § 172 Abs. 2 StPO für den Fall einer Verwerfung seines Antrages nach § 174 Abs. 1 StPO im Hinblick auf die Wirkung des § 174 Abs. 2 StPO gleichsam die letzte Instanz darstellt, vor einer abschließenden Entscheidung gemäß § 33 Abs. 3 StPO zu hören. Stünde ihm trotz seines Anwesenheitsrechtes kein Fragerecht zu, hätte er im Rahmen seiner abschließenden Anhörung das Recht, all die aus seiner Sicht nichtgestellten Fragen aufzulisten, die im Fall ihrer Relevanz zu einer erneuten richterlichen Vernehmung des Beschuldigten führen müßten. Dies widerspräche dem Grundsatz der Verfahrensbeschleunigung und im Hinblick auf die beschränkten staatlichen Ressourcen jeglicher wirtschaftlicher Prozeßführung. Im übrigen führte es für den Fall einer durchzuführenden ergänzenden Vernehmung zu einer vermeidbaren Doppelbelastung der Vernehmungsperson, die auch nicht im wohlverstandenen Interesse des Beschuldigten liegen dürfte.

Selbst wenn man der Auffassung nicht zustimmen sollte, daß das Anwesenheitsrecht des Beistandes des Antragstellers zugleich auch die Befugnis umfassen würde, selber zu fragen, läge es auf jeden Fall im pflichtgemäßen Ermessen des Verhandlungsleiters, ein Fragerecht zu gewähren. Aus den zuvor genannten Gründen wäre dies vorliegend einzuräumen. Ferner wäre der Beistand zu keinem Zeitpunkt gehindert, gegebenenfalls anzuregen, bestimmte Fragen an den Beschuldigten zu stellen. Für den Fall ihrer Relevanz wäre der Vorsitzende verpflichtet, sie auch zu stellen.

Der Antrag des Beschuldigten festzustellen, daß Rechtsanwalt Wüller anlässlich der Vernehmung am 14. Juli 2003 kein Fragerecht zustehe, war deshalb als unbegründet zurückzuweisen.

Otterbein

Ausgefertigt:

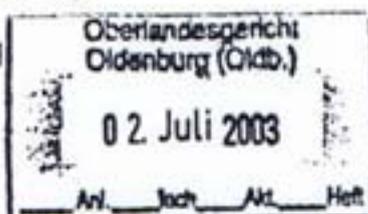
Eckmann

Justizangestellte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
des Oberlandesgerichts



Kopie

Oberlandesgericht Oldenburg
2. Strafsenat
Richard-Wagner-Platz 1
26135 Oldenburg



Ihr Zeichen 2 Ws 86/02 Ihre Schreiben vom 03.06. und 20.06.2003 unser Zeichen Eb/05 Datum 30.06.2003

A.

In dem Ermittlungsverfahren gegen Frank Menge wird

Stellung genommen zum Schreiben der Rechtsanwälte Schackow & Partner vom 30.05.2003 auf das vom Unterzeichner erstattete Gutachten vom 12.05.2003. Im weiteren wird erwidert auf:

1.a.: Die Kurzbeschreibung des Unfalls (Gutachten: B.) stellt einen Abriß des Unfallgeschehens dar, orientiert sich an der Aktenlage und entbehrt jeder gutachterlichen Bewertung. Die Akten weisen definitiv aus, daß der Kommandant der Fregatte, der sich zum Unfallzeitpunkt auf der Brücke der MVP befand, die Aufzeichnungen über Wellenhöhen von 1,5 bis 3 m entweder dienstlich zu vertreten oder die Angaben selbst gemacht hat (Gutachten: D. 1 b)bb), S. 14).

1.b.: Dem Unterzeichner ist bekannt, daß vom BSH am 28.02.2002 nordöstlich von Kap Arkona ($\varphi = 54^{\circ}43,0' N$ $\lambda = 013^{\circ}44,6' E$) auf 40 m Wassertiefe eine Meßboje zur Aufzeichnung der Seegangdaten installiert wurde. Die vom BSH im Internet veröffentlichten Wellendaten liefern die signifikanten Wellenhöhen noch nicht für den 06.03.2002, sondern sie beginnen erst 2 Tage später. Der vorgelegte Auszug aus der Gesamtdarstellung (Schackow & Partner, Anl. B 4) darf deshalb für den Unfalltag nicht angewendet werden. Unzulässig ist auch, Wellenhöhen für beliebig gewählte Tage aus März 2002 oder aus folgenden Monaten auf den Unfalltag, d. 06.03.02 zu übertragen.

Dem Unterzeichner liegt jedoch nach Anforderung beim BSH ein Ausdruck aller relevanten Seegangdaten für den Unfalltag vor. Danach wurde von der Boje um 14.50 UTC (= 14.50 Z Unfallzeit) auf 40 m Wassertiefe die Wellenhöhe 1,75 m gemessen. Während des ganzen Tages wurden mit nur zwei Ausnahmen (2,00 m und 2,01 m) signifikante Wellenhöhen unter 2 m gemessen (**Anlagen S 1/1 bis S 1/4**).

Tatsächlich aber stand die MVP am Unfalltag rund 78 sm östlich von Kap Arkona auf rund 50 m Wasser. Obgleich eine gewisse Übereinstimmung zwischen den auf der MVP beobachteten Wellenhöhen und den von der Boje gemessenen erkennbar ist, ist

es unzulässig, diese von dem einen Ort einfach auf einen anderen zu übertragen.

1.c.: Die vorgelegte Grafik (Schackow & Partner, Anl. B 5) ist dem Unterzeichner bekannt. Doch stand die MVP von der Meßstation bei Kap Arkona mehr als doppelt so weit entfernt wie von der in Kolberg, wo Windgeschwindigkeiten von 15 kn gemessen wurden. Es dürfen die auf Rügen – oder auch auf Bornholm – gemessenen Windgeschwindigkeiten allein schon deshalb nicht uneingeschränkt auf das Unfallgebiet in dem relativ freien Seeraum übernommen werden, weil gerade an diesen beiden Küstenpunkten in der Ostsee bei westlichen Winden ein windverstärkender Düsen- bzw. Eckeneffekt auftritt [1] (**Anlagen S 2 und S 3**).

Die Beaufortskala, nach der innerhalb der in dieser Skala ausgewiesenen Grenzen sehr zuverlässig vom Seegangsbild (z. B. Seegang 4 – 5) auf die Windstärke (5 – 6 Bft) und damit auf die Windgeschwindigkeit geschlossen werden kann, orientiert sich an der Windgeschwindigkeit auf Meeresniveau und nicht an der in der Höhe des Anemometers im Mast eines schlingernden Schiffes. Die scheinbaren Diskrepanzen zwischen der gemessenen Windgeschwindigkeit und der genannten und durch Bildmaterial dokumentierten Seegangsstärke sind durchaus erklärbar: Die Fernanzeigen hoch angebrachter Windmesser zeigen nämlich wegen eines Schiffsschwingungsfehlers und der Zunahme der Windgeschwindigkeit mit der Höhe stets einen etwas höheren Wert an als den, der tatsächlich an der Meeresoberfläche herrscht [4] (**Anlage S 4**).

1.d. bis 1.f.: Die Tabelle (Schackow & Partner, Anl. B 6) ist dem Unterzeichner bekannt. Die dort für die freie Hochsee angegebenen ungefähren mittleren Höhen der Windsee lassen sich nicht uneingeschränkt auf die Verhältnisse am Unfalltage im Unfallgebiet übertragen. Windstärke und durchschnittliche Wellenhöhe aller einzelnen Windseen entsprechen vor allem in Küstenmeeren in ihrer Gesamtheit einander nicht so, wie es die Werte in den Standardtabellen für Hochseeverhältnisse ausweisen.

Immer setzt sich ein Seegangsfeld aus Wellen zusammen, die mit unterschiedlicher Höhe, Länge und Verlagerungsgeschwindigkeit durcheinanderlaufen. Alle Wellen bilden das Seegangsspektrum, das als Resultierende aus der Addition vieler Wellensysteme angesehen werden kann. Um dieses Spektrum statistisch näher beschreiben zu können, muß man sich im wesentlichen auf folgende 5 Parameter beschränken: 1. *kennzeichnende* (oder charakteristische) Wellenhöhe, die näherungsweise mit der signifikanten Wellenhöhe gleichgesetzt wird, 2. *kennzeichnende* Wellenperiode, 3. *kennzeichnende* Wellenlänge, 4. Wellengeschwindigkeit und 5. Steilheit der Wellen. Die drei *kennzeichnenden* Größen werden bestimmt aus dem Mittelwert des höchsten Drittels aller Wellen: Das sind die das Aussehen der See prägenden Wellen im gesamten Seegangsspektrum. Einzelne der vorgenannten 5 Parameter stehen in mathematischem Zusammenhang und lassen sich aus den beobachteten berechnen [4], andere müssen beobachtet bzw. gemessen werden.

Im gesamten Seegangsspektrum liegen die Wellenhöhen folglich zu zwei Dritteln niedriger als die kennzeichnende Wellenhöhe, so daß der Mittelwert aller Wellenhöhen ebenfalls niedriger liegt als diese. Etwa 13,5% aller Wellenhöhen liegen dagegen höher. Gelegentliche Einzelwellen – *ousize waves* – können in der Ostsee die kennzeichnende Wellenhöhe in der Regel um gut $\frac{2}{3}$ überschreiten und somit bis zum 1,7-fachen der kennzeichnenden Wellenhöhe auflaufen. Die Wellenhöhe ist im wesentlichen abhängig von der Windstärke, ihrer Wirkdauer, der Wirklänge (Fetch) und der Wassertiefe [5], [6].

Die signifikante Wellenhöhe läßt sich exakt nur durch Seegangsregistrierung bestimmen, die kennzeichnende mit durchaus hoher Genauigkeit beobachten. Alle anderen Bestimmungsverfahren beruhen dagegen auf wellentheoretischen und rein statistischen Überlegungen, die sich letztlich auf Beobachtungs- oder Meßreihen gründen. Mittels Tabellen oder Nomogrammen können unter Berücksichtigung der Windgeschwindigkeit, insbesondere deren Wirkdauer und der Wirklänge unter Beziehung von Stationsmeldungen und Wetterkarten für einen bestimmten Zeitpunkt und Seeraum im Voraus oder Nachhinein hypothetisch vorhandene kennzeichnende Wellenhöhen theoretisch bestimmt werden. Doch gelten diese grundsätzlich nur für tiefes Wasser. Abweichungen von den theoretisch ermittelten Wellenhöhen sind nicht nur wegen des inhomogenen Windfeldes, sondern insbesondere in Küstengewässern wegen der Wassertiefe, Topographie und Beschaffenheit des Meeresbodens die Regel und schwer exakt erfaßbar.

Viel genauer als über statistische Verfahren läßt sich die tatsächlich herrschende kennzeichnende Wellenhöhe durch Beobachtung im Seegebiet gewinnen. Für diese Aufgabe muß allerdings der Wetterbeobachter speziell ausgebildet worden sein. Das Bestimmungsverfahren selbst ist zwar relativ zeitaufwendig und nur bei ausreichenden Sicht- und Lichtverhältnissen anwendbar, doch insgesamt kann ein geübter Beobachter ein durchaus zuverlässiges Ergebnis erzielen [2].

Im vorliegenden Falle muß also auf wellentheoretische Bestimmungsverfahren nicht zurückgegriffen werden: Denn es liegt Filmmaterial über den Zustand der See zum Unfallzeitpunkt am Unfallort vor, das zum groben Überblick – nicht etwa zur Bestimmung der Wellenhöhe selbst – herangezogen werden kann [3]. Das Tagebuch der MVP liefert für Zweistundenintervalle und die Unfallzeit Angaben über die Wellenhöhen aus primärer Quelle, nämlich der Beobachtung an Bord. Das Bestimmungsverfahren, das grundsätzlich zur Feststellung der Wellenhöhe an Bord deutscher Marineeinheiten anzuwenden ist und das, das am Unfalltage auf der MVP angewendet wurde, gehen zwar ebenso wie die Definition der Höhenangaben selbst aus den Akten nicht hervor, doch erlaubt dieser Mangel es keineswegs, die Beobachtungswerte sämtlich ohne einen entsprechenden Hinweis im Nachhinein bis hin auf ihren doppelten Wert zu vergrößern.

Die nachstehende Tabelle weist für den 06.03.2002 die auf der MVP ermittelten Wellenhöhen gemäß Tagebucheintragung aus. Zum Vergleich sind die entsprechenden signifikanten Wellenhöhen angegeben, die von der Meßboje bei Kap Arkona aufgezeichnet wurden.

MEZ (A)	UTC (ZULU)	Windrichtung [Grad]	Windgeschwindigkeit [°]	Wellenhöhe [m] bei MVP auf 50 m	Wellenhöhe [m] Meßboje auf 40 m	UTC
00.00	23.00	250	17	0,5		
02.00	01.00	230	25	0,5	0,93	01.02
04.00	03.00	240	20	0,5	1,01	03.03
06.00	05.00	210	30	1,0	1,09	05.04
08.00	07.00	240	23	1,0	1,11	07.05
10.00	09.00	240	24	1,0	1,34	09.07
12.00	11.00	250	23	1,0	1,36	11.08
14.00	13.00	230	35	1,5	1,54	13.09
16.00	15.00	280	33	1,5	1,98	15.10
18.00	17.00	230	33	1,5	1,96	16.51
20.00	19.00	240	34	2,0	1,95	18.52
22.00	21.00	240	35	2,0	1,84	20.53

Aus dem Gesamtbild der jeweiligen Änderungsraten fällt augenscheinlich nur ein Wert heraus: Das ist die Angabe über die Windrichtung um 16.00 A. Dieses Faktum ist aber im Hinblick auf die Wellenhöhe unerheblich.

Der Unterzeichner geht davon aus, daß auf den Fregatten der Bundesmarine die für die Wetterbeobachtung zuständigen Wachgänger zweckdienlich ausgebildet und durchaus dazu befähigt sind, am Tage die kennzeichnende, zumindest aber grundsätzlich und nachts eine mittlere Wellenhöhe vertretbar genau zu bestimmen. Es gehört schließlich zu den Grundfertigkeiten und -aufgaben eines nautischen Wachoffiziers, derartige Beobachtungen über das Wettergeschehen korrekt zu tätigen oder diese entsprechend zu überwachen, falls nicht er selbst, sondern Untergebene diese Aufgaben erledigen. Wenn nun gravierende Abweichungen zwischen den Tagebuch-Werten und der Realität geherrscht hätten, dann hätten folglich die Vorgesetzten der Beobachter bzw. der Eintragenden während der jeweils aufeinanderfolgenden Seewachen mit unterschiedlicher Brückenbesetzung auf diesen Mißstand hinweisen und eine entsprechende Änderung der Eintragung anordnen oder selbst vornehmen müssen. Das ist aber unterblieben.

Der Unterzeichner hat in seinem Gutachten vom 12.05.2003 auf Seite 5/21 unter 6. für den Unfallzeitpunkt und Unfallort eine bestimmte Wellenhöhe weder ermittelt noch verbindlich angegeben – was auch hinsichtlich der Beantwortung der Fragen 6. ff. nicht primäre Aufgabe war –, sondern lediglich festgestellt, daß er der **Begründung** des Havarieausschusses für eine Wellenhöhe von 2 – 3 m nicht folgt (Havarieakte S. 416 (2.4)).

Der Havarieausschuß rechtfertigt u. a. mit dem relativ kleinen Fetch die Verdoppelung der im Tagebuch angegebenen Wellenhöhen: Wellenhöhe und Fetch verhalten sich zueinander aber nicht umgekehrt, sondern direkt proportional. Es bleibt unberücksichtigt, daß innerhalb der Wirklänge von der südwestlich vom Schiffsort gelegenen Oderbank zu diesem die Wassertiefen nicht gleichbleibend sind, sondern sich von unter 10 m bis auf 50 m vergrößern. Darüber hinaus liefert das Tagebuch für die ersten 12 Tagesstunden Windgeschwindigkeiten von im Mittel 23,1 kn, so daß auch die Wirkdauer mit Windgeschwindigkeiten ≥ 30 kn allenfalls 4 Stunden betragen haben kann, in denen sich bei den angegebenen Windstärken die Windsee nicht voll ausprägen kann. Schließlich hat der Havarieausschuß das auf der MVP angewendete Ermittlungsverfahren der Wellenhöhen nicht genannt und nicht klargestellt, um welche Wellenhöhe – z. B. mittlere oder kennzeichnende Wellenhöhe – es sich bei den Tagebuchwerten überhaupt handelt. Desweiteren hat er versäumt, die von ihm genannte Wellenhöhe von 2 – 3 m im Sinne des Vorstehenden zu definieren.

Zweifellos stellt das Schiffstagebuch die Urkunde an Bord mit der höchsten Beweiskraft dar. Erhebliche und folgenreiche Unterschiede zwischen den dokumentierten und wirklichen Sachverhalten und Vorkommnissen müssen restlos aufgeklärt werden. Um die Eintragungen über die Wellenhöhen im Schiffstagebuch zu widerlegen, bedarf es folglich einer unangreifbaren, schlüssigen Beweisführung, zumal sich hier die Angaben über 6 Stunden, auf jeden Fall aber zur Unfallzeit ± 2 Stunden gleichen.

Der Unterzeichner stimmt auch nicht der ohne stichhaltige Begründung getroffenen Behauptung des Havarieausschusses zu, daß eine Wellenlänge von 50 – 60 m geherrscht habe. Die kennzeichnende Wellenlänge (λ in m) läßt sich an Bord nicht direkt beobachten. Sie kann zuverlässig nur indirekt bestimmt werden, indem man aus der mittels einer Stoppuhr an Bord exakt meßbaren Wellenperiode (T_0 in s) die Wellenlänge berechnet ($\lambda = f \cdot T_0^2$), wobei f zwischen 1,56 und 1,04 liegen kann [2], [4], [5]. Da die Wellenperiode aber aus den Tagebucheintragungen überhaupt nicht hervorgeht und nirgends sonst in den Akten dokumentiert ist, läßt sich die Angabe des Havarieausschusses nicht belegen, schon gar nicht aufgrund blank geschätzter Wellenlängen.

2.: Mit dem Begriff „strömungsloses Gewässer“ bezeichnet der Nautiker ein Seegebiet, in dem bei Windstille das Fahrzeug nicht vertrieben wird. Das bedeutet, daß dann Auswirkungen insbesondere von Stau-, Gefäll-, Kompensations-, Gradient- oder Gezeitenströmen nicht vorhanden oder vernachlässigbar gering sind. So gelten z. B. die Seereviere zu den Häfen Kiel, Eckernförde und Flensburg hinsichtlich der Vorfahrtregelung an Engstellen gemäß § 25 (5) Nr. 2. Seeschiffsstraßen-Ordnung als tidefreie Gewässer ohne Strömung. Das gilt im allgemeinen für das nämliche Unfallgebiet, selbstverständlich aber nicht für den gesamten Ostseeraum.

Außer Frage steht, daß mit bestehender Windeinwirkung auch auf der offenen Wasseroberfläche des Unfallgebietes – wie auf jeder anderen – ein Driftstrom (Triftstrom) erzeugt wird. Dieser setzt dort nach genügend langer Einwirkdauer des Windes an der Wasseroberfläche im Mittel etwa 1 Kompaßstrich ($\approx 11^\circ$) rechts vom Wind. Die Geschwindigkeit liegt bei genügend langer Anlaufzeit und genügend langem Windweg zwischen 1% bis 2% der Windgeschwindigkeit [6]. Dreht der Wind, wechselt er seine Stärke oder er stirbt der Wind, so verhält sich die Driftströmung in ihrem Entstehungsgebiet ebenso: Das Gewässer bleibt bei allen Winden wegen der fehlenden Konstanz bzw. Periodizität der horizontalen Wasserbewegungen hinsichtlich seiner Bezeichnung dennoch ein strömungsloses Gewässer.

Die vorgelegten Strömungskarten (Schackow & Partner, Anl. B. 7) sind dem Unterzeichner bekannt und liegen für den 05. und 06.03.2002 vor. Danach herrschte im Unfallgebiet am 05.03.02 eine im Tagesmittel östlich setzende Driftströmung zwischen 0,05 und 0,1 m/s und am 06.03.02 zwischen 0,1 und 0,3 m/s, also zwischen 0,2 und 0,6 Knoten (*Anlagen S 5/1 und 5/2*).

Diese Tatsache ist für die nautische Beurteilung der Unfallumstände jedoch völlig unerheblich, weil Strom und Wind beide nahezu gleichgerichtet sind, der als Folge des Windes entstehende Driftstrom dieser Stärke das Wellenbild weder merk- noch meßbar beeinträchtigt, alle im Wasser befindlichen Objekte gleichermaßen dem Driftstrom unterliegen und deshalb die im Verhältnis zur CUMB relativ anmutende Bewegung der im Wasser befindlichen Verunglückten davon überhaupt nicht betroffen ist.

3.: – Keine Anmerkungen –

B.

In dem Ermittlungsverfahren gegen Frank Menge wird

Stellung genommen zum Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung, Referat FÜ M III 3, Fregattenkapitän P. Lochbaum, vom 17.06.2003 auf das vom Unterzeichner erstattete Gutachten vom 12.05.2003. Im weiteren wird erwidert auf:

zu Bezug 1.: – Keine Anmerkungen –

zu Bezug 2.1.: Aus der TDv 2030/034-13 unter 1.1.3 auf S. 1-2 geht eindeutig u. a. folgendes hervor:

Die Motor-Pinasse kann nicht **sicher** aus- und eingebracht werden, sofern folgende Bedingungen herrschen:

1. Die Fregatte weist eine Schlagseite von > 20 Grad auf oder
2. sie weist einen Trimm von > 10 Grad auf oder
3. es herrschen Wellenhöhen > 1,5 Meter oder
4. die aufrecht schwimmende Fregatte macht auf offener See > 6 Knoten Fahrt.

Da das Motorrettungsboot überhaupt nur dann bestimmungsgemäß im Wasser eingesetzt werden kann, wenn es vorher dorthin gelangt ist, folgt aus der TDv 2030/034-13 zweierlei:

Zum einen ist der Aussetzvorgang, der das MRB seinem Bestimmungszweck zuführt, durch die TDv 2030/034-13 grundsätzlich mit Vorbehalten belegt – unabhängig davon, ob die in der TDv spezifizierten Zustände eintreten oder nicht. Somit dokumentiert das Vorhandensein des 4-Punkte-Kataloges per se bereits, daß die Einsatzbereitschaft des Motorrettungsbootes nicht uneingeschränkt gewährleistet ist.

Zum zweiten beschreiben die Punkte 1. bis 4. exakt, innerhalb welcher Zustandsgrenzen das MRB sicher ausgesetzt werden darf. Tritt ein Zustand ein, bei dem auch nur eine der definierten Grenzen überschritten wird, mangelt es beim Aussetzen des MRB an der erforderlichen Sicherheit. Das MRB könnte in diesem Falle nur mit verringerter, d. h. eingeschränkter Sicherheit unter Inkaufnahme einer Gefährdung der mehrköpfigen Bootsbesatzung ausgesetzt werden. Auch in diesem Falle ist das Motorrettungsboot folglich nicht uneingeschränkt einsetzbar.

Die Fregatte MVP darf aber gemäß der Ausnahmegenehmigung 02/01 vom 07.11.2001 am Seeverkehr nur dann teilnehmen, wenn das an Bord mitgeführte Motorrettungsboot und seine Aussetzvorrichtung uneingeschränkt einsatzbereit sind.

Der ursprüngliche Zweck der Ausnahmeregelung oder Überlegungen, die seinerzeit in einem anderen Sinne das Bundesministerium der Verteidigung zu der Erteilung der Ausnahmegenehmigung veranlaßt haben mögen, dürfen heute nicht über den tatsächlichen Wortlaut und die daraus resultierenden Rechtsfolgen gestellt werden, die aus der unter B. 1. definierten Nebenbestimmung der Ausnahmegenehmigung in Verbindung mit der TDv 2030/034-13 hervorgehen und von der Schiffsführung zu befolgen sind.

Insofern sind die Aussagen auf Seite 18/21 des Gutachtens vom 12.05.2003 korrekt.

Die Einschränkungen gemäß Nr. 1. u. 2. haben nur für den Seenotfall Bedeutung, weil Zustände über 20° Schlagseite oder 10° Trimm im normalen Schiffsbetrieb kaum eintreten. Der Einschränkung gemäß Nr. 4 kann die Schiffsleitung durch eine entsprechend niedrig gewählte Schiffsgeschwindigkeit beim Aussetzen des Bootes begegnen.

Die Einschränkung gemäß Nr. 3 dagegen wird im Seeverkehr regelmäßig überschritten. Charakteristische Wellen jeder beliebig festgelegten Höhe – hier also 1,5 m – entfallen im Seegangsspektrum nur auf etwa 19,8 % aller Wellen. 13,5 % aller Wellen weisen eine größere Höhe auf – und zwar in tiefem Wasser der Hochsee teilweise bis zum 2,15-fachen. Dagegen liegen 66,7 % aller Wellen deutlich unter der charakteristischen Höhe. Daraus folgt, daß Wellenhöhen über 1,5 m bereits dann angetroffen werden, wenn zwei Drittel der im gesamten Seegangsspektrum tatsächlich vorhandenen Wellen im Seeraum beträchtlich niedriger sind.

Weil aber im Operationsgebiet der MVP der Seegang keinesfalls Wellenhöhen von über 1,5 m aufweisen darf, muß bei konsequenter Befolgung der Ausnahmeregelung die Schiffsleitung bei einem Seegang mit durchschnittlichen Wellenhöhen von rund 1,2 m – also bei leicht bewegter See – das Fahrzeug bereits aus dem Seeverkehr ziehen und einen Hafen anlaufen. Die strikte Befolgung der Ausnahmeregelung bedeutet auch, daß die MVP die Häfen des Nord- und Ostseegebietes allenfalls dann verlassen darf, wenn nicht mehr als 4 Windstärken auf der bevorstehenden Seereise angetroffen werden.

zu Bezug 2.2.: Hier gelten die Anmerkungen gem. 1c bis 1f dieses Schreibens. Darüber hinaus wird erwidert:

Die Akten liefern Angaben über den Seegang der Stärke 4 – 5. Die Stärke 4 ist definiert mit „mäßig bewegte See“, die Stärke 5 mit „grobe See“. Weil die genaue Feststellung von Wellenhöhen anhand von Filmaufnahmen nicht sicher erfolgen kann und demnach Beweiskraft nicht hat, hat der Unterzeichner in seinem Gutachten eine Wellenhöhe weder direkt noch indirekt angegeben.

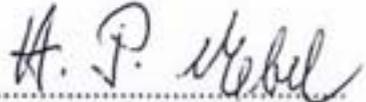
Die Definition „schwere See“ (letzter Absatz) ist im internationalen Seegangsschlüssel nicht definiert und insofern einer Windstärke nicht zugeordnet.

zu Bezug 2.3.: Richtig wird hier erkannt, daß die Manöver und Bewegungen der am Unfall beteiligten Fahrzeuge entweder nur aufgrund präziser absoluter oder relativer Angaben nachvollzogen werden können. Wie im Gutachten unter C. 2. (S. 4/21) und unter C. 9. (S. 8/21) ausgeführt, sind die Dokumentationen für beide der jeweils möglichen Darstellungsarten entweder mit Fehlern oder Mängeln behaftet, so daß eine Rekonstruktion der korrekten Stellungen und Bewegungen der Fahrzeuge unmöglich ist.

Das Behördengutachten des BKA wurde vom Unterzeichner beigezogen, was aus dem letzten Absatz unter C. 9. (S. 8/21) des Gutachtens und aus der 4. Spalte der Anlage 3/1 bis 3/3 hervorgeht. Die unter der Bezugsnummer 2.3. im vorletzten Absatz im Bezugsschreiben des BMV zitierte Seite 4/11 kommt dagegen im Gutachten nicht vor; insofern erübrigt sich eine Erwiderung.

zu Bezug 2.4.: – Keine Anmerkungen –

Leer, den 30.06.2003


.....
J. P. Ebel

Quellennachweise

- [1] Prügel, H.: Wetterführer, 5. Aufl., Hamburg, 1982, S. 69 f..
 - [2] Krauß, Meldau, Stein u. Höhn: Wetter- und Meereskunde für Seefahrer, 7. verbesserte Aufl., Berlin Heidelberg New York, 1983, S. 23 ff., 104 ff. und S. 203 ff..
 - [3] Burgess, Frampton, Utridge: Meteorology for Seafarers, 2nd Edition, Glasgow, 1997, Plate 30 ff..
 - [4] Scharnow, Berth, Keller: Maritime Wetterkunde, 7. Aufl., Berlin, 1990, S. 183 f. und S. 257 ff..
 - [5] Bock, Brauner, Dentler, Erdmann, Günther, Kresling, Seifert: Seewetter, 2. erweiterte Aufl., Hamburg, 2002, S. 54 ff., S. 232 ff. und S. 337.
 - [6] Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie: Naturverhältnisse in der Ostsee, Teil B zu den Ostsee-Handbüchern, Nr. 20032, Hamburg Rostock, 1996, S. 186 ff..
-

Schifffahrt	Meeresdaten	Meeresnutzung	Produkte	Anträge	Das BSH
-------------	--------------------	---------------	----------	---------	---------

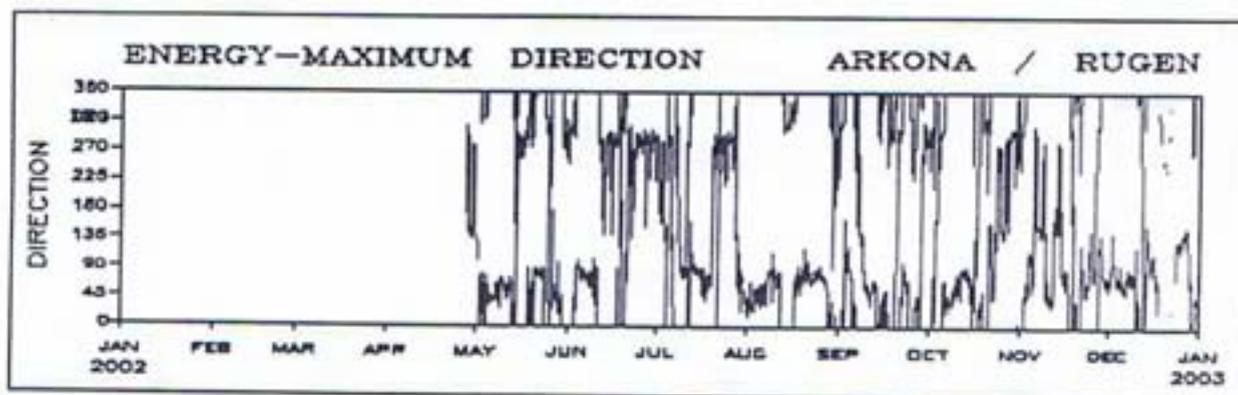
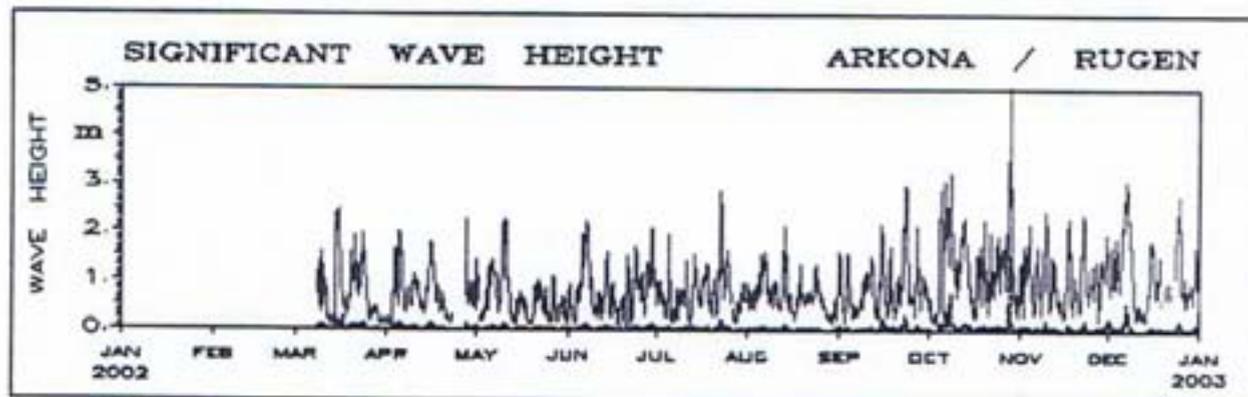
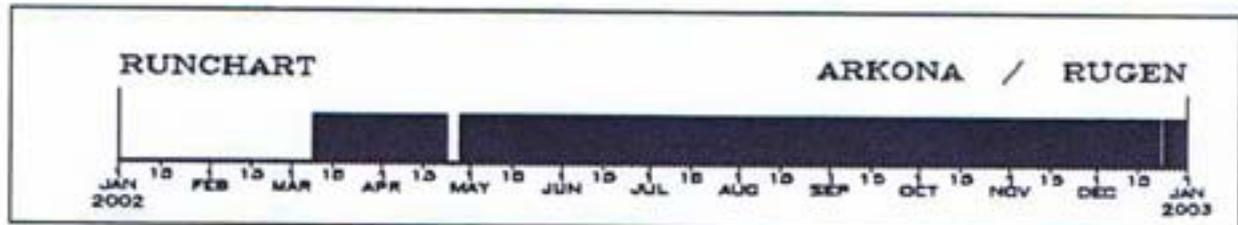


Seegang

Anlage S 1/1

Arkona/Rügen 54°43'N - 13°45'E

1. Zeitreihen 2002 a) Laufzeitdiagramm (runchart), b) Signifikante Wellenhöhen u. "Dünung", c) Seegangsrichtung



2. Häufigkeitsverteilungen der a) signifikanten Wellenhöhe, b) "Dünung", c) Richtung, d) Wellenlänge,

e) zero crossing period, f) Peakfrequenz

3. Scatterdiagramme der signifikanten Wellenhöhe gegen a) Richtung, b) mittlere Periode, c) zero cross. per.

d) Wellenlänge, e) Peakperiode, f) Peakfrequenz.

Telefax • Telefax • Telefax • Telefax • Telefax • Telefax • Telefax



BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Anlage S 1/2

An: Herr Ebel
Fax: 0491 15335
Seiten: (inkl. Deckblatt) 3

Dienststelle Hamburg

Datum
12.06.03
Durchwahl
+ 49 (0) 40 3190 - 3133
Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)

Sehr geehrter Herr Ebel,

Im Anhang ist eine Liste der Seegangdaten vom 06.03.2002 von der Mesaboje bei Kap Arkona.

Wenn Sie weitere Informationen brauchen, rufen Sie bitte an.

Mit freundlichem Gruß

Dieter Schrader

Bernhard-Nocht-Str. 76
20359 Hamburg
Tel.: + 49 (0) 40 3190 - 0
Fax: + 49 (0) 40 3190 - 5000
posteingang@bsh.d400.de
www.bsh.de

Telefax • Telefax • Telefax • Telefax • Telefax • Telefax • Telefax

Seegangsmessungen Station Arkona:
54 Grad 43.0' N, 13 Grad 44.6' E, Wassertiefe 40 m

	Datum	UTC	Hs	Tp	Tz					
WR	ARK	200203060001	6	0.86	4.5	3.5	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060022	6	0.86	4.2	3.5	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060042	6	0.96	4.5	3.7	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060102	6	0.93	4.5	3.5	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060122	6	0.96	3.7	3.5	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060142	6	1.04	4.8	3.7	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060203	6	0.96	4.8	3.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060223	6	0.96	3.8	3.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060243	6	0.99	4.0	3.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060303	6	1.01	3.8	3.5	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060323	6	1.05	3.8	3.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060344	6	1.06	3.6	3.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060404	6	1.06	4.0	3.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060424	6	1.04	4.0	3.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060444	6	1.10	3.8	3.7	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060504	6	1.09	4.5	3.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060524	6	1.21	4.2	3.8	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060545	6	1.16	4.2	3.8	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060605	6	1.15	5.3	3.7	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060625	6	1.18	3.8	3.7	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060645	6	1.12	3.8	3.7	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060705	6	1.11	4.2	3.7	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060726	6	1.10	4.0	3.7	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060746	6	1.21	3.8	3.7	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060806	6	1.18	3.8	3.7	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060826	6	1.19	3.7	3.7	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060846	6	1.22	4.0	3.8	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060907	6	1.34	4.0	3.8	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060927	6	1.31	4.0	3.8	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203060947	6	1.24	4.3	3.8	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061007	6	1.26	4.2	3.9	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061027	6	1.39	4.3	4.0	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061047	6	1.42	4.5	4.0	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061108	6	1.36	4.8	3.9	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061128	6	1.35	4.0	4.0	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061148	6	1.40	4.5	4.0	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061208	6	1.47	4.3	4.1	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061228	6	1.43	4.3	4.1	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061249	6	1.66	4.3	4.2	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061309	6	1.54	5.3	4.2	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061329	6	1.58	5.0	4.3	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061349	6	1.65	4.5	4.2	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061409	6	1.77	4.8	4.4	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061430	6	1.77	5.0	4.3	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061450	6	1.75	5.0	4.3	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061510	6	1.98	5.0	4.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061530	6	1.91	5.6	4.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061550	6	1.94	5.3	4.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061610	6	1.85	5.6	4.5	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061631	6	1.78	5.3	4.5	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061651	6	1.96	5.3	4.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061711	6	1.93	5.6	4.4	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061731	6	1.78	5.6	4.4	999	999	99.9	9
X WR	ARK	200203061751	6	2.01	5.6	4.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061812	6	1.89	5.3	4.5	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061832	6	1.96	5.6	4.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061852	6	1.95	5.9	4.6	999	999	99.9	9
X WR	ARK	200203061912	6	2.00	5.3	4.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061932	6	1.98	5.3	4.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203061952	6	1.75	5.3	4.5	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203062013	6	1.84	5.0	4.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203062033	6	1.71	5.3	4.4	999	999	99.9	9

Anlage S 1/3

WR	ARK	200203062053	6	1.84	5.3	4.5	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203062113	6	1.73	5.6	4.4	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203062133	6	1.46	5.3	4.3	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203062154	6	1.64	4.8	4.3	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203062214	6	1.82	5.3	4.5	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203062234	6	1.88	5.9	4.6	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203062254	6	1.81	5.9	4.4	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203062315	6	1.71	5.0	4.4	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203062335	6	1.64	5.0	4.3	999	999	99.9	9
WR	ARK	200203062355	6	1.63	5.3	4.3	999	999	99.9	9

WR: Waverider-Boje

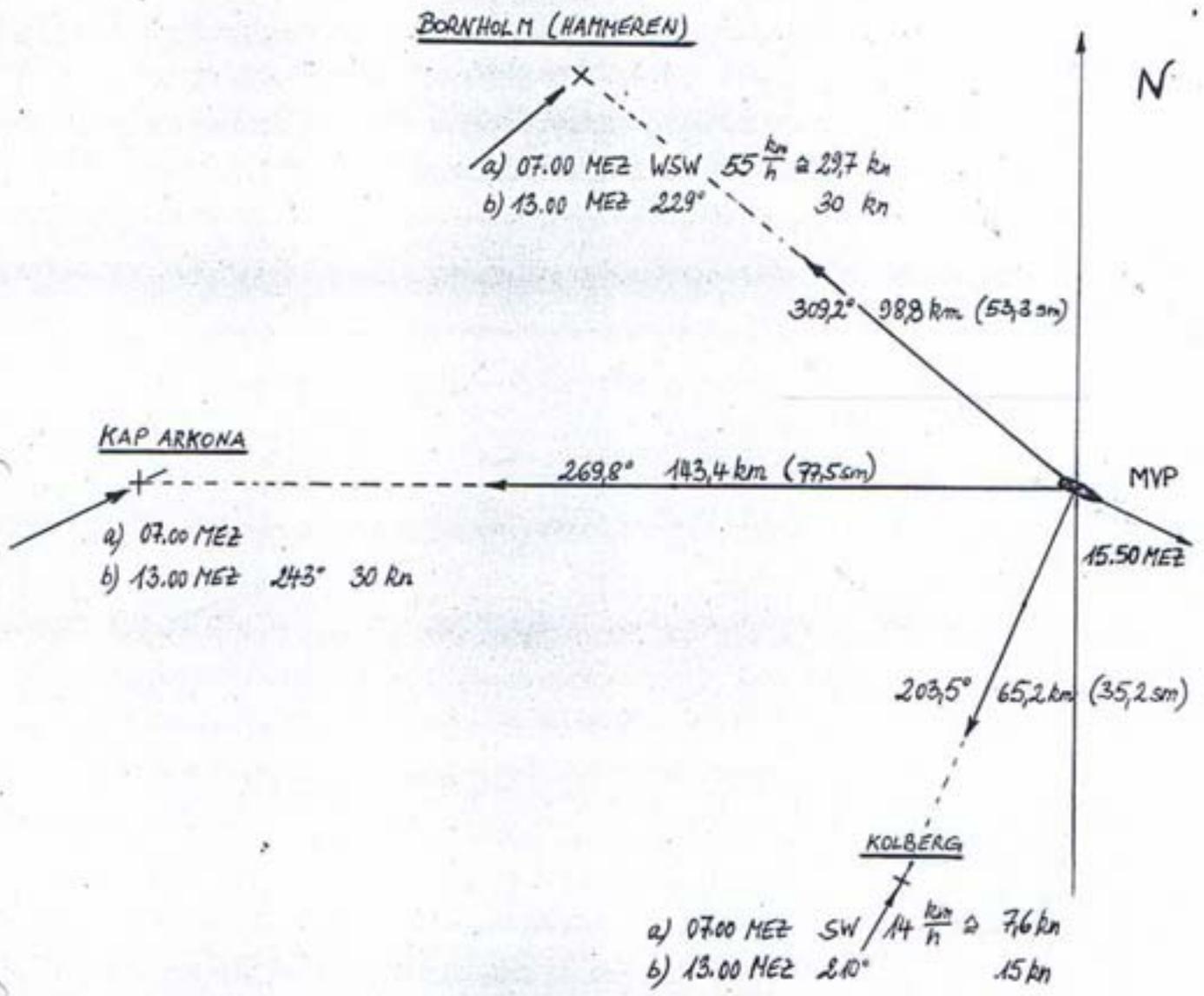
Hs: signifikante Wellenhoehe in m

Tp: Peakperiode des Energiespektrums in s

Tz: Nulldurchgangsperiode in s

Die anderen Spalten sind hier ohne Bedeutung.

Anlage S 1/4



Plattkarte 1cm \approx 10 km

- a) Stationsmeldungen der DWD v. 06.03.2002 06.00 UTC
- b) Berliner Wetterkarte vom 06.03.2002 13.00 MEZ

Schnittwinkel zwischen Isobaren und Windrichtung:
Auf See: Im allgemeinen 20° bis 30° , bei hohen Windgeschwindigkeiten 10° bis 20° , bei Orkan 10° bis 0° .
Am Land: Je nach Rauigkeit des Untergrundes 20° bis 45° .
 Hier gilt: Je mehr Reibung und je schwächer der Wind, desto größer der Winkel.

Lokale Einflüsse können den Wind erheblich aus der dem großräumigen Druckgefälle entsprechenden Richtung ablenken. Ebenso wirken sie sich auf die Windgeschwindigkeit aus.

Besondere Effekte des Windes

Die Auswirkungen der Formen der Erdoberfläche auf den Wind führen von lokal eng begrenzten bis zu ausgedehnten Erscheinungen in größeren Räumen, in denen dann der Wind einen besonderen Namen bekommt.

Düseneffekt: Wenn eine Strömung durch eine Enge gezwungen wird, beschleunigt sie sich ganz erheblich. Das kann man schon in Straßenschluchten oder in einer Lücke zwischen zwei Häusern, die quer zum Wind stehen, beobachten. Auch zwischen zwei Wäldern, in Torneinfahrten und ähnlichen "Windschleusen" läßt sich das beobachten.
 Von größerer Ausdehnung ist die Düsenwirkung in Meerengen, wie in der Straße von Gibraltar bei Ost- und Westwinden, in markanten Fjörden und an Gebirgen, wie im Rhonetal.
 Ein Ostwind südlich der Iberischen Halbinsel wird Levante-Wind (Levantes) genannt, der Westwind Poniente. In der Straße von Gibraltar sind beide durch Düsenwirkung verstärkt. Hier wehen sie genau breitenparallel, während sie in den angrenzenden Seegebieten auch noch aus NE bzw. SW kommen können.

Zwischen den Alpen auf der einen Seite, den Cevennen und den Pyrenäen auf der anderen Seite bewirkt eine großräumige Düsenwirkung bei nördlichen Winden den Mistral, der sich im ganzen Seegebiet zwischen den Balearen und Sardinien ausbreitet und sogar in den Haas zwischen Tunesien und Sizilien vorstoden kann. Er kann orkanartige Stärke erreichen.

Auch bei der Bora, einem kalten Fallwind an der dalmatischen Küste, wird aus dem Quertälern der Gebirge der Wind verstärkt aufs Meer hinausgeweht.
 Weitere Beispiele sind der Kossava in Serbien, der aus dem Donaudurchbruch am Risaner Tor kommt, und der Vardarac (Vardar-Wind) im Golf von Saloniki, der bei nordwestlicher bis nördlicher Windrichtung aus dem Vardardurchbruch an der griechischen Nordgrenze herausströmt.

In den Seeabschnitten sind an gebirgigen Küsten an vielen Stellen solche regionalen Winde dargestellt. Sie sind immer dann besonders ausgeprägt, wenn sich auf der Luvseite der zugehörigen Gebirgsriegel Kaltluftmassen stauen.

Eckeneffekt: Ganz ähnliche Windverstärkungen gibt es an ausgeprägten Ecken, z. B. Kaps. Bekannt sind für diesen Eckeneffekt die oft stürmischen Winde am Kap Farvel an der

Südspitze Grönlands, bei Kap Hoorn, dem Kap der guten Hoffnung, ja auch schon bei Kap Arkona auf der Insel Rügen oder bei Bornholm in der Ostsee.
 Düsen- und Eckeneffekte können die Windstärke um mehrere Beaufortgrade erhöhen. Sie werden durch Stau an längeren Höhenzügen und Gebirgen oft noch verstärkt.

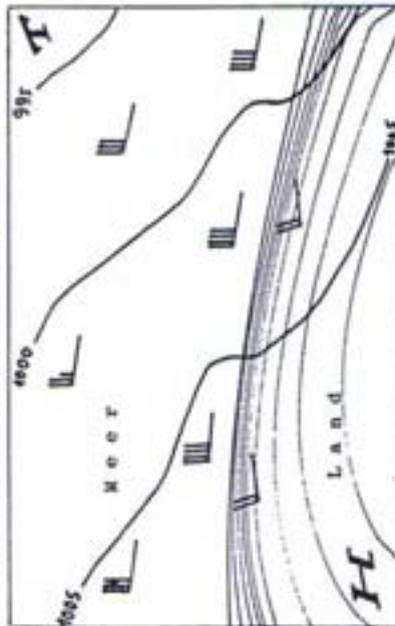


Abb. 15: Windverstärkung vor einer Steilküste

Eine weitere geländebedingte Erscheinungsform ist der Steilküsteneffekt. Er tritt auf, wenn die Isobaren im stumpfen Winkel auf eine Steilküste zulaufen (Abb. 15). Dann staut sich die Luft vor der Steilküste und fließt davor mit erhöhter Geschwindigkeit parallel zur Küstenlinie, während weiter seawärts eine geringere Windgeschwindigkeit herrscht. Im Beispiel der Abb. 15 sehen wir draußen Windstärke 5 bis 6, vor der Steilküste Windstärke 8 nach Beaufort.

Diese Effekte sind besonders gut ausgeprägt bei stabiler Luftschichtung (vgl. S. 92ff).

Windsymbole in Wetterkarten

In Wetterkarten wird die Windrichtung durch einen Strich auf die Station zu angegeben. Bei automatisch gezeichneten Wetterkarten berührt der Strich den Stationskreis. Die Windgeschwindigkeit wird durch Querstriche zum tieferen Druck hin gekennzeichnet. 1 ganzer Strich = 10 km , $\frac{1}{2}$ Strich = 5 km . In den Wetterkarten des Seewetteramtes wird die Windstärke nach Beaufort angegeben (1 Strich = 2 Windstärken, $\frac{1}{2}$ Strich = 1 Wkt.). 50 km (bzw. Windstärke 10) werden durch ein Dreieck angezeigt. In Höhenwetterkarten kann man bei 100 km auch ein Viereck benutzen (Abb. 16).

Für das Umdenken von km-Symbolen in Windstärken hat Rodewald einen Merkmalscode: "Windstärke 1 bis 7 eins zugeschieben, 8 bis 10 bleibt so stehen, bei 11 und drüber ist was über." Das Zeichen für 25 km entspricht dem für Windstärke 5, diese Geschwindigkeit ist aber Stärke 6 zugeordnet, man muß also 1 Windstärke hinzufügen, um die richtige aus der Karte abzulesen.

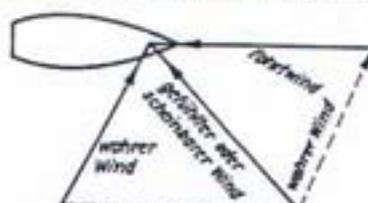


Bild 6.6. Winddreieck zur Ermittlung des wahren Windes (nach Höw) [11]

6.2.3. Instrumentelle Beobachtungen

Windmessung

Die Messung des Windes an Bord von Schiffen unterscheidet sich grundsätzlich von der ortsfesten Messung an Land, weil das Schiff und damit das Meßgerät Eigenbewegungen ausführen. Eine direkte Messung des wahren Windes ist deshalb nicht möglich, man kann nur die Luftbewegung relativ zum Schiff, den gefühlten oder scheinbaren Wind messen. Der scheinbare Wind ist die Resultierende aus dem wahren Wind und dem Fahrtwind. Da die Fahrt des Schiffs bekannt ist, kann der Fahrtwind mit Hilfe des Winddreiecks ausgekoppelt werden (Bild 6.6.). Dabei werden Fahrtwind und scheinbarer Wind als Vektoren, die in Windrichtung zeigen, nach Richtung und Geschwindigkeit so angetragen, daß sie mit ihrer Spitze im Schiff liegen. Verbindet man die Endpunkte dieser beiden Vektoren, entsteht ein Dreieck, das Winddreieck. Ergänzt man dieses Winddreieck zu einem Parallelogramm, so ergibt der dritte, ebenfalls mit der Spitze im Schiff liegende Vektor, den wahren Wind. Der scheinbare Wind fällt immer vorderlicher ein als der wahre Wind. Bringt man an die Seitenpeilung des wahren Windes den rechtweisenden Kurs an, so erhält man die rechtweisende Richtung des Windes. Der gefühlte oder scheinbare Wind wird am besten an einer Stelle gemessen, die einen durch Decksaufbauten möglichst wenig gestörten Windstrom aufweist; denn das Schiff stellt mit seinem Rumpf und seinen Decksaufbauten für die Luftströmung ein Hindernis dar. Es muß bei Benutzung eines Handwindmessers (Schalen-

kreuzanemometer oder Staudüse) auf jeden Fall im Luv des Schiffs gemessen werden, wobei darauf zu achten ist, daß die Luftströmung an der Meßstelle möglichst keine wesentliche Verfälschung aufweist. Bei der Messung des Windes mit einem fernanzeigenden Windmesser, der in freier Lage am Mast angebracht ist, ergeben sich auch nach Auskopplung des Fahrtwindes keine völlig einwandfreien Werte. Durch Roll-, Stampf-, Tauch- und Gierschwingungen des Schiffs in Windsee wie Dünung legt das Meßgerät längere Wege durch die Luft zurück als bei dem bei der Auskopplung des Fahrtwindes angenommenen geradlinigen Weg des Schiffs. Es ergeben sich also durch die verwickelten Raumkurven, die das Gerät am Mast zusätzlich beschreibt, Erhöhungen der Windgeschwindigkeiten. Man bezeichnet diese Abweichungen vom realen gefühlten Wind als Schifferschwingungsfehler. Sie sind um so größer, je höher sich das Meßgerät befindet. Außerdem liefert eine Messung am Mast in größeren Höhen wegen der ohnehin vorhandenen Windzunahme mit der Höhe etwas zu große Werte. Windmessungen an Bord, sowohl mit Meßgeräten am Mast als auch mit Handwindmessern an Deck oder auf der Brücke, sind immer mit Fehlern behaftet. Deshalb wird die Windstärke im Bordbetrieb i. allg. geschätzt, wobei sich bei einiger Erfahrung recht brauchbare Werte ergeben. Bei der Schätzung des Windes werden die Auswirkungen des wahren Windes auf die Wasseroberfläche, d. h. also auf die Stärke des Seegangs, beurteilt.

Durch ständigen Vergleich der im Wetterbericht für das Seegebiet angegebenen Windstärke mit dem Aussehen der Wellen und den in der Tabelle (s. Tafel I) angegebenen Erscheinungen auf der Wasseroberfläche kann man sich gut in die Methode der Schätzung der Windstärke einarbeiten.

Aus dieser Tabelle können gleichzeitig die entsprechenden Windgeschwindigkeitswerte in m/s oder in kn entnommen werden. Es ist dabei möglich, auch Zwischenwerte der Beaufort-Stufen anzugeben.

Die Windrichtung wird durch Anpeilen der Windsee mit dem Peilkompaß bestimmt und nach Zehnergraden rechtweisend festgelegt.

Da die Wellen mit dem Wind laufen, ist die Windrichtung leicht zu ermitteln. Bei durcheinanderlaufender hoher See ist die Möglichkeit der Richtungsbestimmung für den scheinbaren Wind, aus dem dann der wahre Wind ermittelt werden kann, durch Beobachtung der Rauchfahne oder eines Wimpels gegeben. Hierbei muß man allerdings darauf achten, daß keine perspektivischen Täuschungen auftreten. Die Festlegung der Windrichtung wird wesentlich erleichtert, wenn sich parallel zum Wind liegende weiße Schaumstreifen ausbilden, wie dies etwa ab Windstärke 5 der Fall ist.

Auf keinen Fall ist zur Beurteilung des Bodwindes der Wolkenzug heranzuziehen, weil in Höhe der Wolken Richtung und Geschwindigkeit des Windes wesentlich anders sein können.

Die erzwungenen Schwingungen der Meeresoberfläche, die Windseen, entsprechen einer bestimmten Windgeschwindigkeit. Allerdings gilt diese Zuordnung nur für vollentwickelten Seegang genau, und es wird einige Zeit benötigt, bis sich die Windsee auf die herrschende Windgeschwindigkeit eingestellt hat. Der Wind braucht außer dieser Anlaufzeit noch einen genügend langen Wirkweg zur Erzeugung der vollentwickelten Windsee. Dieses ist besonders bei ablandigen Winden zu beachten. Die Windstärke wird nach der Beaufort-Skala geschätzt.

Luftdruckmessung

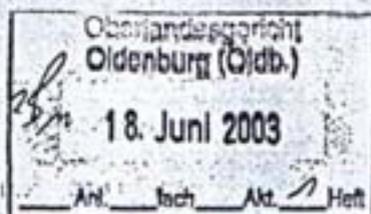
Ein gewöhnliches Quecksilberbarometer (Stationsbarometer), das an Land unter Berücksichtigung der erforderlichen Korrekturen genaue Werte liefert, ist an Bord von Schiffen nicht brauchbar. Es wurden deshalb Schiffbarometer (Bild 6.7.) entwickelt, bei denen eine kardanische Aufhängung die Pendelbewegung ausschaltet und durch eine stark kapillare Verengung des Glasrohrs die schwingende Bewegung der Quecksilbersäule, das sog. Pumpen, weitgehend herabgemindert ist. Trotzdem lassen sich bei starkem Seegang und insbesondere auf kleineren Schiffen auch mit dem Schiffbarometer keine einwandfreien Luftdruckmessungen erzielen. Man verwendet zur Luftdruckbestimmung an Bord deshalb



Bundesministerium
der Verteidigung

Oberlandesgericht Oldenburg
Herrn Vorsitzender 2. Strafsenat
Richard-Wagner-Platz 1
26135 Oldenburg

Peter Lochbaum,
Fregattenkapitän
Referat FÜ M III 3



HAUSANSCHRIFT Fontainengraben 150, 53123 Bonn

POSTANSCHRIFT Postfach 1328, 53003 Bonn

TEL +49 (0) 228 - 12 - 5915

FAX +49 (0) 228 - 12 - 4918

E-MAIL PeterLochbaum@bmvg.bund400.de

BETREFF **Klageerzwingungsverfahren gegen FKpt Frank Menge**
hier: Übersendung der Antwort der Royal Navy zu Bezug 1
BEZUG 1: Beschluss OLG Oldenburg, 2. Strafsenat, 2 Ws 86/02 am 24.02.03
ANLAGE Antwort Royal Navy vom 22.05.03 (Original Englisch mit deutscher Übersetzung)
AZ 57-15 - M 04 / 02
DATUM 16. Juni 2003



Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

während der krankheitsbedingten Abwesenheit von Fregattenkapitän Reiser habe ich vorübergehend die Bearbeitung dieser Angelegenheit übernommen.

Als Anlage übersende ich Ihnen heute die Antwort der Royal Navy auf Ihren Beschluss vom 24.02.03.

Im Auftrag

Lochbaum



Marineattaché
BRITISCHE BOTSCHAFT
Wilhelmstraße 70/71
10117 Berlin

Tel: (030) 20457 403/404

DA 253/01

Kapitän zur See Mannhardt
Bundesministerium der Verteidigung
Postfach 1328
53003 Bonn

11. Juni 2003

Sehr geehrter Herr Kapitän zur See Mannhardt,

UNFALL AUF SEE IN UNMITTELBARER NÄHE DER HMS CUMBERLAND - 6. MÄRZ 2002

im Anschluss an meinen Brief vom 23. April 2003 habe ich nun die Antwort von der juristischen Abteilung von CINCFLEET auf den Brief Ihres Vorgängers (Kapitän zur See Bess) vom 19. März 2003 erhalten. Anbei schicke ich Ihnen eine Kopie (Übersetzung liegt bei) des Briefes, der die vom Oberlandesgericht Oldenburg erbetenen Antworten enthält.

Ich wäre Ihnen sehr verbunden, wenn Sie die darin enthaltenen Informationen an die entsprechenden Stellen weiterleiten könnten.

Mit freundlichen Grüßen

Dicke Wilkinson.

R M WILKINSON
Kapitän zur See
Marineattaché

To:	Kapitän zur See Mannhardt		
Company:	FEM III 2	Fax no:	0228 12 3613 504
From:	HAUPTBOOTSMAN MICHAEL WILKINSON		
Company:	Britische Botschaft	Tel no:	
Date:	11/6/03	No of pages:	16 Banner
<small>product code 909-0316</small>			

(Übersetzung)

From Lieutenant Commander R Wood Royal Navy
(Wappen CINCFLEET)

Personnel Division
CINCFLEET
Room
Jago Road
PP73A
HM Naval Base
Portsmouth
PO1 3LU

GTN: 032 92 726519
PSTN: 93980 26519
Fax: 93 80 20737
CHOtS e-mail: FLEET
SPT-P-SO2N1L1RN

FLEET/520/2/1

An
Kapitän R M Wilkinson Royal Navy
Marineattaché
Britische Botschaft
Berlin
BFPO 30

22. Mai 2003

VORLADUNG ZUR ZEUGENAUSSAGE VOR EINEM DEUTSCHEN GERICHT
- UNFALL AUF SEE IN UNMITTELBARER NÄHE DER HMS CUMBERLAND
- 6. MARZ 2002

Betreff:

- A. Schreiben des Fü M III des Bundesministeriums der Verteidigung vom 19. März 2003
- B. Schreiben DA/253/01 des Verteidigungsattachés der Britischen Botschaft vom 4. April 2003
- C. Schreiben LA/CLMS/04 des Rechtsberaters der britischen Truppen in Deutschland vom 16. April 2003
- D. Schreiben 520/2/1 des Oberbefehlshabers der Flotte (CINCFLEET) vom 28. April 2003

Sehr geehrter Kapitän Wilkinson,

1. Der Marineattaché Berlin hat unter Betreff B die Rechtsabteilung der Flotte (Fleet Legal Office) um Unterstützung gebeten. Es geht darum, Angehörige der Flotte über die Absicht eines deutschen Gerichts (siehe Betreff A) zu informieren, sie als Zeugen vorzuladen, vorausgesetzt, sie können einige einleitende Fragen beantworten. Laut Betreff D ist jeder Betroffene über den Charakter des Verfahrens informiert und gebeten worden, auf die Fragen zu antworten. Sie sind darüber belehrt worden, dass ihre Anwesenheit bei einem nachfolgenden Gerichtsverfahren in Deutschland erforderlich sein könnte.
2. Fregattenkapitän (Lieutenant Commander) D. Thomson, Royal Navy, der 1. Offizier der HMS CUMBERLAND, hat eingewilligt, diese Fragen nach bestem Wissen und Gewissen zu beantworten. Seine Antworten sind als Anhang A beigelegt. Er ist nicht bereit, in Deutschland vor Gericht zu erscheinen und geht davon aus, dass seine Antworten für die Zwecke des Gerichts ausreichend sind. Er ist der Meinung, dass er seinen vor dem Untersuchungsausschuss (Board of Inquiry) der Royal Navy gemachten Aussagen wenig hinzufügen kann.
3. Fregattenkapitän (Lieutenant Commander) R. J. Harcourt, Royal Navy, ehemaliger Schiffsoperationsoffizier auf der HMS CUMBERLAND, hat eingewilligt, die Fragen nach bestem Wissen und Gewissen zu beantworten. Seine Antworten sind als Anhang B beigelegt. Er wäre bereit, in Deutschland vor Gericht zu erscheinen, geht aber davon aus, dass seine Antworten für die Zwecke des Gerichts ausreichend sind. Er möchte klarstellen, dass er seiner Meinung nach seinen vor dem Untersuchungsausschuss (Board of Inquiry) der Royal Navy gemachten Aussagen nichts hinzufügen kann.
4. Unteroffizier (Leading Aircrewman) Shaw, D2171385, von der 824. Marinefliegerstaffel (824 Naval Air Squadron), hat eingewilligt, die Fragen nach bestem Wissen und Gewissen zu beantworten. Eine Zusammenfassung seines Berichts, so wie er sich an die Ereignisse erinnert, ist als Anhang C beigelegt. Er wäre bereit, vor Gericht in Deutschland zu erscheinen, weist aber darauf hin, dass er seinen vor dem Untersuchungsausschuss (Inquiry Board) der Royal Navy gemachten Aussagen sowie der Schilderung in Anhang C wenig hinzufügen kann.
5. Obermaat (SEA) [Leading Seaman (SEA)] Heinemann, D234789P, von der HSM ROEBUCK hat noch nicht auf unsere Anfrage unter Betreff D geantwortet. Dessen ungeachtet, könnte das Gericht die Antworten von Unteroffizier Shaw als ausreichend betrachten, was die Frage betrifft, ob der deutsche Marinesoldat Scheffelmeier seine Schwimmweste korrekt angelegt hatte oder nicht.

Hochachtungsvoll

gez. Lieutenant Commander R Wood

Anhänge:

- A. Antworten von Lieutenant Commander Thomson, Royal Navy
- B. Antworten von Lieutenant Commander Harcourt, Royal Navy
- C. Antworten von Unteroffizier Shaw

Kopien (ohne Anhänge) an:

Lieutenant Commander D Thomson Royal Navy
Executive Officer
HMS CUMBERLAND
BFPO 261

Lieutenant Commander R J Harcourt Royal Navy
SO2N3(ROW)
CINCLFLEET
Eastbury Park
Northwood
Middlesex HA6 3HP

The Commanding Officer
824 Naval Air Squadron
HMS SEAHAWK
RNAS Culdrose
HELSTON
Cornwall
TR12 7RH

The Commanding Officer
HMS ROEBUCK
BFPO 376

ANHANG A ZU

FLEET/520/2/1

22. MAI 2003

FRAGEN AN LIEUTENANT COMMANDER D THOMSON

1. Trifft es zu, dass die HMS CUMBERLAND nach dem Wendemanöver um 1503Z am Unfallort etwa 20 – 30m von den Unfallopfern entfernt zum Stehen kam, aber noch immer leicht achteraus fuhr (wie der Navigationsoffizier ausgesagt hat), bevor sie um 1504Z zum endgültigen Stillstand kam?

Nach dem Manöver, das Schiff in der idealen Position zur Rettung der Seeleute zu stoppen, kam es noch zu einer Restbewegung und einer leichten deutlichen Achterausbewegung. Die Position des Schiffes wurde leicht korrigiert, um es in die für die Bergung der Seeleute optimale Position zu bringen. Nachdem das Schiff vollständig gestoppt worden war, waren die Seeleute nur etwa 20m von der Aufnahmestation der CUMBERLAND entfernt.

2. Wann genau hat die CUMBERLAND der MECKLENBURG-VORPOMMERN befohlen, größeren Abstand zu halten, nachdem die beiden Schiffe nach ihren Wendemanövern sich wieder dem Unfallort genähert hatten? War es um 1501, 1504 (Z) oder zu einem anderen Zeitpunkt?

Ich kann den genauen Zeitpunkt, zu dem der MECKLENBURG-VORPOMMERN der Befehl zum Abstandhalten erteilt wurde, nicht mit Sicherheit angeben. Ich erinnere mich aber, dass der Befehl frühzeitig erteilt wurde, um den Unfallort positiv unter Kontrolle zu bekommen und jedes mögliche Risiko einer Kollision der Fregatten auszuschließen. Der Befehl muss kurz nach dem Kentern des Beibootes gegeben worden sein, als die CUMBERLAND nach Backbord manövrierte, um die Seeleute zu bergen. Das war wahrscheinlich vor 1501Z.

3. Hat Lieutenant Commander Harcourt dem Ersten Offizier gesagt, dass die MECKLENBURG-VORPOMMERN die CUMBERLAND informiert habe, dass ihr Motorrettungsboot zum Einsatz bereit sei und dass die MECKLENBURG-VORPOMMERN angefragt habe, ob ihr Rettungsboot gebraucht werde?

Ja. → Gutachten Prof. Dr. Weidemann  

4. Hat der Erste Offizier Lieutenant Commander Harcourt den Befehl gegeben, auf diese Frage mit „Ja“ zu antworten?

Ja.

5. Hat Lieutenant Commander Harcourt oder der Erste Offizier die MECKLENBURG-VORPOMMERN informiert, dass deren Rettungsboot eingesetzt werden solle?

Ich habe nie in direkter Verbindung mit der MECKLENBURG-VORPOMMERN gestanden.

6. War die MECKLENBURG-VORPOMMERN das erste Schiff, das nach dem ersten Wendemanöver am Unfallort eintraf? Wann genau war das? Wo befand sich die CUMBERLAND zu diesem Zeitpunkt (Position und Zeit)? Wie weit befand sich die MECKLENBURG-VORPOMMERN von den Unfallopfern entfernt, und wie weit war die CUMBERLAND noch von den Opfern entfernt?

Ich kann mich nicht erinnern, welches Manöver die MECKLENBURG-VORPOMMERN ausführte, als sich der Zwischenfall ereignete. Als das Beiboot kenterte, befand sich die MECKLENBURG-VORPOMMERN 600 bis 800 Yard (384,2m bis 731,2m) Steuerbord achteraus von der CUMBERLAND, die Seeleute befanden sich zur gleichen Zeit Backbord achteraus von der CUMBERLAND. Angesichts des Charakters des Zwischenfalls und der Nähe aller 3 Fregatten zueinander, die mit niedriger Geschwindigkeit manövierten, hätte es sehr gefährlich werden können, und alle Schiffe trafen die entsprechenden Maßnahmen, um das Risiko einer Kollision zu vermeiden und sich gleichzeitig um die in Not geratenen Seeleute zu kümmern. Die MECKLENBURG-VORPOMMERN und die HMS EDINBURGH hielten Abstand zur CUMBERLAND, die von allen drei Schiffen dem Unfallort am nächsten war. Zeiten und Positionen wurden nicht festgehalten, alle Aussagen hierüber sind Schätzungen.

7. Wie hätte die Führung der CUMBERLAND reagiert, wenn der Kommandant der MECKLENBURG-VORPOMMERN nach Erhalt des Befehls der CUMBERLAND, größeren Abstand zu halten, um Erlaubnis gebeten hätte, zuerst sein Rettungsboot oder andere Rettungsmittel einzusetzen?

Alle Hilfsmaßnahmen wären zu diesem Zeitpunkt eingeschätzt und ständig überprüft worden, wobei man sich für die geeignetsten Maßnahmen entschieden hätte.

8. Wie hätte die Führung der CUMBERLAND reagiert, wenn der Kommandant der MECKLENBURG-VORPOMMERN – unter Hinweis auf die günstige Position seines Schiffes für Rettungsmaßnahmen und auf die Anwesenheit eines Arztes an Bord seines Schiffes, der für eine erste Behandlung hätte sorgen können (wohingegen die CUMBERLAND keinen Arzt an Bord hatte) – um Erlaubnis gebeten hätte, mit Rettungsmaßnahmen zu beginnen und am Ort des Unfalls zu bleiben?

Ich hätte wissen wollen, wie schnell das Rettungsboot zum Ort des Zwischenfalls gelangen kann und dann eingeschätzt, ob die MECKLENBURG-VORPOMMERN bei der Rettungsaktion hätte helfen können. Solche Entscheidungen werden in wenigen Augenblicken getroffen und da sich fünf Seeleute im Wasser befanden, musste sofort gehandelt werden. Die Führung der CUMBERLAND war der Meinung, der schnellste Weg zur Bergung der Seeleute – und das entspricht der Ausbildung von Schiff und Besatzung – war, sofort die Situation unter Kontrolle zu bringen und selbst mit der Rettungsaktion zu beginnen, sie bat aber auch um Hilfe durch andere Einheiten. Die CUMBERLAND war zur Bergung der Seeleute vor Ort, bevor das Rettungsboot der EDINBURGH eintraf. Da sich die EDINBURGH in einer ähnlichen Position zur CUMBERLAND wie die MECKLENBURG-VORPOMMERN befand, oder der CUMBERLAND näher als die MECKLENBURG-VORPOMMERN war, ist es schwer

zu sagen, ob das Rettungsboot der MECKLENBURG-VORPOMMERN schneller gewesen wäre. Die CUMBERLAND hat mit Unterstützung durch das Rettungsboot der HMS EDINBURGH, einen Merlin-Hubschrauber der HMS LANCASTER und die MECKLENBURG-VORPOMMERN unter großen Anstrengungen und sehr schwierigen Bedingungen um das Leben aller in Not geratenen Seeleute gekämpft.

ANHANG B ZU
FLEET 520/2/1
22. MAI 2003

FRAGEN AN LIEUTENANT COMMANDER R J HARCOURT

1. Hat die MECKLENBURG-VORPOMMERN darüber informiert, dass ihr Motorrettungsboot einsatzbereit ist? Wenn ja, wann [bezogen auf die Bemühungen zur Rettung der Seeleute]?

[Nachdem ich mich vergewissert hatte, dass die Operationszentrale der CUMBERLAND korrekt auf den Zwischenfall reagiert, begab ich mich auf die Brücke, um die Handlungen dort zu beaufsichtigen, da sowohl der Erste Offizier als auch der Navigationsoffizier sich zum Brückennock begeben hatten. Die EDINBURGH war in unserer Nähe und hatte ihr Rettungsboot zu Wasser gelassen.]

So weit ich mich nach bestem Wissen und Gewissen erinnern kann, rief die MECKLENBURG-VORPOMMERN kurz nach meiner Ankunft auf der Brücke über Kanal 16 an und bot den Einsatz ihres Rettungsbootes an.

Ich kann nicht mit Sicherheit sagen, wann dieses Angebot gemacht wurde, da wir in unmittelbarer Nähe der EDINBURGH operierten, die zu uns aufgeschlossen hatte. Soweit ich es nach bestem Vermögen schätzen kann, war das etwa 5 bis 10 Minuten nach dem Unfall.

2. Hat die CUMBERLAND der MECKLENBURG-VORPOMMERN geantwortet, dass ihr Motorrettungsboot gebraucht wird?

Nachdem ich den Anruf von der MECKLENBURG-VORPOMMERN über Kanal 16 erhalten hatte, ging ich zum Brückennock, um den Ersten Offizier über das Angebot der MECKLENBURG-VORPOMMERN zu informieren, ihr Rettungsboot zu benutzen. Soweit ich mich nach bestem Wissen und Gewissen erinnern kann, habe ich der MECKLENBURG-VORPOMMERN geantwortet und sie gebeten, ihr Rettungsboot zu Wasser zu lassen, sobald es einsatzbereit ist.

3. Warum wurde das Rettungsboot der MECKLENBURG-VORPOMMERN (für die Rettung der Seeleute) nicht benutzt?

Ich weiß nicht, warum das Rettungsboot der MECKLENBURG-VORPOMMERN nicht eingesetzt wurde.

[Ich kann nur vermuten, dass es an Bord der MECKLENBURG-VORPOMMERN zu einer Verzögerung oder Fehlfunktion beim Fertigmachen des Rettungsbootes kam, und als das Boot einsatzbereit war, alle drei Seeleute bereits geborgen

waren oder wurden, da das Rettungsboot der EDINBURG und der Merlin-Hubschrauber der LANCASTER an Ort und Stelle waren. Die Verzögerung oder Fehlfunktion kann zum Teil darauf zurückzuführen sein, dass die MECKLENBURG-VORPOMMERN von der CUMBERLAND wegsteuern musste, um deren Mann-über-Bord-Manöver nicht zu behindern.]

ANHANG C ZU
FLEET/520/2/1
22. MAI 2003

UNTEROFFIZIER SHAW D2171385

1. Unteroffizier Shaw verweist das Gericht auf seine Aussagen vor dem Untersuchungsausschuss der Royal Navy und übernimmt sie. Was die spezifischen Einzelheiten betrifft, kann er nicht sagen, ob der Marinesoldat Scheffelmeier die Schwimmweste korrekt angelegt hatte, da er mit der korrekten Trageweise der deutschen Notausrüstung nicht vertraut ist. Im Übrigen gab er die nachfolgenden Beobachtungen zu Protokoll.

Als er mit Hilfe einer Winsch zu dem Marinesoldaten Scheffelmeier hinuntergelassen wurde, befand sich dessen Körper aufrecht, mit dem Kopf nach oben, im Wasser. Der Kragen der Schwimmweste des Marinesoldaten Scheffelmeier war jedoch – nach Unteroffizier Shaws Meinung – zu stark aufgeblasen, sodass S.s Kopf nach vorn und sein Kinn auf die Brust gedrückt wurden. Die Folge war, dass Mund und Gesicht von S. nicht vor Wind und Wellen geschützt waren (nach Unteroffizier Shaws Einschätzung betrug der Zustand der See Beaufort 6). Der Körper von S. wurde vom Wind und den Wellen im Wasser hin und her geworfen, sein Gesicht wurde ständig von Wasser überspült. Unteroffizier Shaw versuchte, Luft aus dem Kragen der Schwimmweste von S. abzulassen, was ihm aber nicht gelang, da das Ablassventil am Mundstück zum Aufblasen der Weste fehlte. Darauf versuchte er, den Kragen mit seinem Messer aufzustechen, konnte aber das Material des Kragens mit dem Messer nicht durchtrennen.

OBERLANDESGERICHT OLDENBURG
2. Strafsenat
Der Vorsitzende

Geschäftsnummer:
2 Ws 86/02
Bitte stets angeben!

Oberlandesgericht, Postfach 24 51, 26014 Oldenburg

Herrn Rechtsanwalt
Peter Wüller
Postfach 12 12

33820 Werther

Peter Wüller
Rechtsanwalt
Eing. **22. Mai 2003**

Oldenburg, 20.05.2003

Dienstgebäude: Richard-Wagner-Platz 1
26135 Oldenburg

Nachbriefkasten: Richard-Wagner-Platz 1

☎ Vermittlung: (0441) 220 - 0

☎ Durchwahl: (0441) 220 - 1138/1338

Telefax: (0441) 220 - 1238

E-Mail: poststelle@olg-ol.niedersachsen.de
Internet: www.olg-oldenburg.de

Ihr Zeichen:

In dem Ermittlungsverfahren gegen den Fregattenkapitän Frank Menge

werden anliegende Unterlagen übersandt mit der Bitte um Kenntnis- und Stellungnahme binnen 4 Wochen, wobei die Bundesmarine darum gebeten wird, die Anfrage des Vorsitzenden vom 05. Mai 2003 an Herrn Reiser zu beantworten und die Unterlagen vorzulegen, die trotz der möglicherweise nur begrenzten Einsatzmöglichkeit des Motorrettungsbootes (bis zu einer Wellenhöhe von 1,50 m) zu einer Ausnahmegenehmigung für die Fregatte geführt haben. Was ist dabei unter der Formulierung zu verstehen:

„Das an Bord mitgeführte Motorrettungsboot muß uneingeschränkt einsatzbereit sein“?



Der Sachverständige Dipl.-Ing. Rolf Herrmann, der Vorträge hält, die dem Ziel der Verbesserung von Seenotrettungsmitteln dienen und die Anwender auf den richtigen Umgang mit Rettungsgeräten und deren Probleme hinweisen, hat angefragt, ob er Bilder des Verfahrens bei entsprechender Anonymisierung verwenden dürfe. Würde dem zugestimmt?

Otterbein,
Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht

Beglaubigt:

Eckmann
Justizangestellte





Peter Wüller
Rechtsanwalt
Eing. 22. Mai 2003

Peter Wüller
Rechtsanwalt
Eing. 22. Mai 2003

Ulrich Reiser
Referat FÜ M III 2

Bundesministerium der Verteidigung, Postfach 1328, 53003 Bonn

Oberlandesgericht Oldenburg
2. Strafsenat
Richard-Wagner-Platz 1
26135 Oldenburg

HAUPTANSCHRIFT Fontainengraben 150, 53123 Bonn
POSTANSCHRIFT Postfach 1328, 53003 Bonn

TEL +49 (0)228-12-4478
FAX +49 (0)228-12-3513
Ulrich.Reiser@bmv.bund400.de

Oberlandesgericht
Oldenburg (Oldb.)
02. Mai 2003
Anl. fach Akt Heft

BETREFF Ermittlungsverfahren gegen Fregattenkapitän Frank Menge

- BEZUG 1. OLG Oldenburg, Gesch-Nr. 2 Ws 86/02 vom 24.02.2003
 2. OLG Oldenburg, Gesch-Nr. 2 Ws 86/02 vom 10.03.2003
 3. OLG Oldenburg, Gesch-Nr. 2 Ws 86/02 vom 03.04.2003
 4. KdoTrVersM - I 123 Az 95-11-23-71 vom 06.01.1995
 5. BWB - BearbNr. Q/S21A/T0026/Q0231 vom o.D. [1995]
 6. BMVg - FÜ M III 2 - Az 57-15 M 04/02 vom 26.02.2003

ANLAGE Kopie Bezug 4. und 5.

Az 57-15 M 04/02

datum 30. April 2003

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

beiliegend übersende ich Ihnen den mit Bezug 1. zu B.) erbetenen Erprobungsbericht zum Motorrettungsboot im Boarding-Einsatz sowie die Ausschreibungsunterlagen zur Marinerettungsweste mit integriertem Kälteschutz. Gesonderte Verwendungszusagen der Lieferfirma hierzu konnten nicht eruiert werden.

Außerdem ist dem Beschuldigten umfassende Aussagegenehmigung erteilt worden.

Zur Erledigung Ihres Beschlusses Bezug 1. zu C. habe ich dem britischen Marineattaché eine auszugsweise Ablichtung mit Übersetzung sowie Ihre Fragestellung aus Bezug 3. nach der ladungsfähigen Anschrift des Soldaten, der beim ersten Hubschrauberanflug die Lage des Soldaten Scheffelmeier im Wasser beobachtet hat, zugeleitet. Mit heute eingegangenem Zwischenbescheid teilt dieser mit, daß er unser Schreiben im Wesentlichen an die juristische Abteilung des Befehlshabers der UK-Marine weitergeleitet habe. Weitere Unterrichtung folge bei Eingang neuer Informationen.

Zu Ihren Fragen aus Bezug 2. nehme ich folgendermaßen Stellung:

Hiesige Ausführungen in Bezug 6. zu lfd. Nrn. 1.a, 2.d und 2.g. nebst den hierzu vorgelegten Vorschriften beschreiben die Vorschriftenlage. Weitergehende Ausführungen sind mir nicht möglich.

Eine gerelle Anordnung, den Kälteschutzanzug vor Durchführung eines Transfers anzulegen, besteht nicht; sie ist auch nicht üblich. Denn sie könnte die zusätzliche Gefahr erzeugen, beim Besteigen oder Verlassen eines Bootes abzurutschen, das Unfallrisiko also erhöhen. Eine Anordnung, die eine zusätzliche Gefährdung begründet, wäre nach hiesiger Auffassung (ermessens-) fehlerhaft.

Insoweit kann auch keine vertiefende Antwort bezüglich eines Ermessens gegeben werden. Weder lässt sich ein konkreter Vorgesetzter benennen, dem ein solche Ermessensausübung aufzuerlegen wäre, noch können Ermessenrichtlinien einer solchen Risikoerhöhung gerecht werden.

Zu Ihrer Frage nach der Weisungslage zum Anlegen des Spraycaps im Wasser nehme ich folgendermaßen Stellung:

Die Schwimmweste mit Ihren unterschiedlichen Funktionen wird als Einheit betrachtet. Jeglicher Unterricht über dieses Rettungsmittel erfasst daher auch das Spraycap.

In der Originalfassung der Technischen Dienstvorschrift vom März 1989 (TDv 4220/033-13) wird die Bedienung der angelegten Rettungsweste in folgender Reihenfolge angewiesen:

- Beim Überbordgehen ist sofort die Ausblasvorrichtung für die unteren Schwimmkörper zu betätigen; die oberen Schwimmkörper sind durch Mundaufblasen zu aktivieren
- Anlegen des Kälteschutzes im Wasser (gemäß Beschreibung mit entsprechenden Bildern)
- Spraycap über den Kopf ziehen und über das untere Ende des Schwimmkörpers stülpen.

Diese Vorgehensweise wird am Ausbildungszentrum Schiffssicherung der Marine (Neustadt) durch praktische Übung in der Rettungsübungshalle vermittelt. Ein entsprechender Ausbildungsfilm steht zur Verfügung und wird als theoretisches Ausbildungsmittel eingesetzt.

Allgemeine Hinweise über das Verhalten im Seenotfall sind Bestandteil der Grundausbildung, der quartalsmäßig stattfindenden Schwimmwestenbelehrungen an Bord gemäß MDv 440/2 Ziff. 3901 und der jährlichen Schadensabwehr- und Gefechtsausbildung beim Ausbildungszentrum Schiffssicherung in Neustadt. Nach den Bestimmungen der ZDv 3/10 darf die Mindesttemperatur von +15 C bei den praktischen Übungen im Wasser nicht unterschritten werden.

In die Belehrungen und Übungen werden auch Hinweise auf die medizinische Behandlung Schiffbrüchiger einbezogen.

Die Belehrungen und Übungen sind dienstgradübergreifend für alle Besatzungsangehörigen schwimmender Einheiten vorgeschrieben.

Im Rahmen der Grundausbildung hatte auch HGefr (21) Scheffelmeier im Mai 2001 als Angehöriger der 3. Inspektion der Marine-Fernmeldeschule in Flensburg den praktischen Teil der Schwimmwestenausbildung in der Schwimmhalle der Marineschule Mürwik absolviert. Gem. MDv 440/2, Allgemeine Schiffstechnische Vorschrift (ASTV) Heft 3 Ziff. 3901 wurde er in die Handhabung, Anwendung, Pflege und Wartung der Seenotrettungsmittel einschließlich der Marinerettungsschwimmweste als Neuzugang am 09.07.01 an Bord eingewiesen. Dieser Einweisung folgten weitere quartalsmäßige Wiederholungen, die allerdings ohne Namensnennung pauschal für den Hauptabschnitt im Schiffstagebuch MVP vermerkt wurden.

Für Obermaat Paul erfolgte die Ersteinweisung an Bord am 30.03.01. Auch er wurde im Rahmen quartalsmäßiger Einweisungen (s.o.) belehrt. Darüber hinaus hat er als Teilnehmer des SSichTrpFhr-Lehrgangs eine erweiterte praktische Ausbildung u.a. an der Rettungsschwimmweste vom 30.10. bis 03.11.2000 am Ausbildungszentrum Schiffssicherung in Neustadt/Holst. durchlaufen. (OMt (31) Nieschwitz vom 30.08. bis 03.09.1999).

Diese Ausbildung ist Teil der weiterführenden fachlichen Qualifikation für Unteroffiziere. Für den HGefr (21) Scheffelmeier war sie laufbahnbedingt nicht vorgesehen.

Darüber hinausgehende Unterrichtungen werden im Rahmen der sanitätsdienstlichen Ausbildung durch die Schiffs-/Geschwaderärzte vorgenommen.

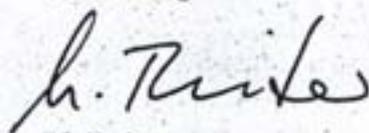
Zu Ihrer weitergehenden Frage (Schreiben vom 11.03.2003 S.2), wie sich ein eventueller Kälteschock auf die Erkenntnisfähigkeit, das Entscheidungsbewusstsein und Entscheidungsfähigkeit des Soldaten Scheffelmeier ausgewirkt hätte, erlaube ich mir den Hinweis auf die Aussage des geretteten Obermaaten Nieschwitz in der Havarieakte Seite 10-12.

Nachdem der HptGefr Scheffelmeier um 14.51 Uhr ins Wasser gefallen war, war er nach dem Auftauchen ansprechbar und imstande, gesteuerte Handlungen vorzunehmen. Er vertrieb 20 Minuten später (16.11 Uhr) bei vollem Bewusstsein (winkend auf die Luv-Seite der CUMBERLAND (vgl. englischer Bericht Board of Inquiry, Seite 2 „CAUSES OF DEATH“ sowie die Aussage des CWEM (R) T MATTHEWS D206779Y).

Zu Bezug 3 teile ich Ihnen mit, dass der Sachverständige Ebel am 29.04.2003 die Fregatte BAYERN besichtigt hat; er ist umfassend unterstützt worden und hat alle Auskünfte erhalten.

Hochachtungsvoll

Im Auftrag



U. Reiser

Kommando für Truppenversuche
der Marine
I 123 Az.: 95-11-23-71

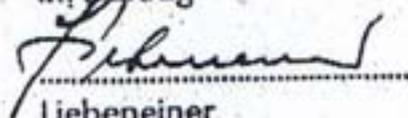
24340 Eckernförde, 6. Januar 1995
Bw 131
Am Ort 6
AllgFspWNBw 7442, App 2538

Einzelbericht
Motorrettungsboot
im Boarding-Einsatz

Auftrag:

Überprüfen der Eignung des Motorrettungsbootes
für den Einsatz in der Boardingrolle in bezug
auf Ein-/Aussetzen, Manövrierfähigkeit,
Beladekapazität, Sicherheitsaspekte

Im Auftrag



Liebeneiner
Fregattenkapitän
und Leiter Prüfabschnitt

Verteiler:

Bundesamt für Wehrtechnik
und Beschaffung
SG II 8/ProB F 123
Postfach 73 60

1 x

56057 Koblenz

Marineunterstützungskommando
Sys 21/SysOffz F 123
Bw 152
Postfach 20 25

2 x

26379 Wilhelmshaven

Marineunterstützungskommando
- GeA 52 -
Bw 152
Postfach 20 25

1 x

26379 Wilhelmshaven

Zerstörerflottille
Bw 152
Opdenhoffstraße 24

1 x

26384 Wilhelmshaven

6. Fregattengeschwader
Bw 152
Opdenhoffstraße 24

1 x

26384 Wilhelmshaven

Fregatte „Brandenburg“
Bw 152
Opdenhoffstraße 24

2 x

26384 Wilhelmshaven

KdoTrVsuM

6 x

Reserve

1 x

gesamt

15

IST = 1 EA

Prüfabschnitt

Waffensystem Fregatte Klasse 123

Einzelbericht
Überprüfen des Boarding-Einsatzes

Rahmenplan-Ord.-Nr. 1.2

Verantw. Dezentrat:
KdoTrVsuM - I STVersuchsbeauftragter:
TRAR Erdmann

1. Prüfaufgabe und Ergebnis

- 1.1 Es soll das Motorrettungsboot Typ SEL - R 8.5 (M) der Fregatte BRANDENBURG auf seine Eignung für den Boardinginsatz im Rahmen KRK bewertet werden. In besonderem Maße sind dabei Manövrierfähigkeit, Geschwindigkeit sowie der Vorgang des Aus- und Einsetzens zu prüfen. Darüber hinaus ist ein Soll-/Ist-Vergleich der Ausstattung mit Personal und Material in dieser Rolle anzustellen sowie die vorläufige Rollenorganisation zu prüfen.
- 1.2 Das Motorrettungsboot ist für den Einsatz in der Boardingrolle nicht geeignet. Es hat gravierende technische und konstruktive Mängel, die z.T. eine erhebliche Gefahr für das Boardingteam darstellen.
- 1.3 Die vorläufige Rollenorganisation Boarding konnte nicht überprüft werden, da diese Rolle wegen der Kürze der Einzelausbildung bisher nicht geübt worden war. Beim Soll-/Ist-Vergleich der Ausstattung mit Material für die Boardingrolle wurden erhebliche Defizite festgestellt. Diese beiden Punkte haben aber keine Auswirkung auf die Beurteilung der Truppenverwendbarkeit des Bootes in der Boardingrolle.

2. Durchführung

Die Prüfung fand am 07. und 08. Dezember 1994 im Seegebiet östlich von Helgoland statt. Es herrschten durchweg Windgeschwindigkeiten von 25 kn aus 250°, Seegangshöhe ca. 1 - 1,5 m, Dünung aus W. Die Ausrüstung für das Boardingteam war unvollständig. Die Besatzung war in die Boardingrolle nicht genügend eingewiesen. Wegen zunehmender Wetterverschlechterung mußte die Messung der Bootsgeschwindigkeiten ausfallen.

3. Feststellungen

- 3.1 Bei einer Zuladung von vier Mann Bootspersonal und sieben Mann vollausgerüstetem Boardingpersonal arbeitet die Bootsausstattungsrichtung beim Heißen und Fieren einwandfrei. Sobald aber beim Eintauchen des Bootes Lose auf die Bootsläufer kommt, springen lose Seillagen auf den Windentrommeln über. Dies geschieht auch schon bei mittlerem Seegang während des Heißvorganges.

Stand: Januar 95

Seite: 1

Hierdurch kann das Boot aus der horizontalen Lage gebracht werden, was während des Heißens Boot und Besatzung stark gefährdet.

Die Seitrommeln müßten mit Niederhaltern oder Spinnvorrichtungen versehen sein. Zur Begutachtung der Bootsaussetzvorrichtung ist der Betriebsschutz einzuschalten (Bild 1/2).

Die Platzverhältnisse im Boot sind für das vorgesehene Personal ausreichend. Das Ein- und Aussteigen bei festgezurrtem Boot ist an der Bootsstation gut möglich (s. Bild 3). Aus Sicherheitsgründen sollte aber die Wetterschutzplane in Bootsmitte aufgerollt und gesichert werden (s. Bild 4). Die Spriegel sind als Haltegriffe geeignet. Beim Transit ist für diese begrenzte Personenzahl ausreichend Wetterschutz durch den festen Aufbau gewährleistet.

- 3.2 Das Boot wird in Lee der Fregatte bei ca. 3-4 kn Fahrt ausgesetzt. Das Ausklinken geschieht über die Zentralauslösung und ist unproblematisch. Die Abfederung zwischen Boot und Schiffswand ist völlig unzureichend, da Halterungen für das Anbringen von Fendern fehlen. Hier liegt eine Gefahrenquelle für die materielle Unversehrtheit des Bootes bei Seegang. Das Freikommen vom Schiff ist wegen schlechter Manövriereigenschaften des Bootes schon bei geringem Seegang zeitraubend und z. T. gefährlich, weil das Boot von anlaufenden Wellen vom Kurs gebracht und gegen die Schiffswand geworfen werden kann. Die für ein An- und Ablegemanöver in solchen Situationen erforderlichen Hartruderlagen können mit der hochunteretzten Handhydraulik nicht schnell genug erbracht werden, um wirksam gegensteuern zu können. Die Unterstützung durch eine Seefangleine ist unzureichend, weil deren Angriffspunkt am Boot zu nahe an der Bootsmitte liegt (s. Bild 5). Hier ist das Anbringen einer umlenkenden Lippklampe in Richtung Bordwand erforderlich.

- 3.3 Die erreichbare Geschwindigkeit hängt stark von den Wetterbedingungen ab. Messungen konnten wegen der sich schnell verschlechternden Wetterlage nicht durchgeführt werden. Gemäß TDv werden bei Glattwasser ca. 11 kn erreicht. Die Zerstörerflottille fordert hohe Geschwindigkeiten des Bootes, hier fehlt aber die Aussage über die Minimalgeschwindigkeit. Es wird davon ausgegangen, daß die vom Boot erreichbare Geschwindigkeit schon bei mittlerem Seegang nicht mehr den Anforderungen genügt. Der Rudergänger kann bei den auftretenden großen Gierwinkeln das Boot ab etwa 1 m Seegangshöhe kaum noch auf Kurs halten. An- und Ablegen wird problematisch. Aus Wetterschutzgründen rückt das Boardingteam bei schlechtem Wetter unter den festen Aufbau und bewirkt damit eine erheblich vorliche Vertrimmung, was ebenfalls Auswirkungen auf die Manövrierfähigkeit hat.

- 3.4 Beim Längsseitsgehen zum Boarding wird davon ausgegangen, daß allenfalls eine Jacobsleiter zur Verfügung steht. Wegen des schlechten Manövrierverhaltens und der fehlenden Fenderung entsteht hier eine gefährliche Situation beim Übersteigen des vollausgerüsteten und damit in seiner Bewegungsfreiheit eingeschränkten Personals. Die sehr schmale Auftrittsfläche auf dem Dollbord läßt keinen sicheren Stand zu. Deshalb ist zum Übersteigen ein großer Schritt von der Sitzbank auf eine Sprosse der Jacobsleiter notwendig.
Bei der Rückkehr zum Boot verschärfen sich diese Verhältnisse noch.
- 3.5 Das motorische Einholen des mit 11 Personen besetzten Bootes ist nicht unproblematisch, weil sich das Einklinken des vorderen Blocks äußerst schwierig gestaltet. So ist z.B. der Soldat, der den vorderen Block bedienen muß und der aufgrund der Boots konstruktion kaum Bewegungsfreiheit hat, besonders gefährdet (s. Bild 5). Zudem steht er auf einer Unterlage, die aus einer ungesicherten Planke, querschiff über die Seitenbänke gelegt, besteht. Diese „Konstruktion“ ist nicht betriebssicher.

4. Empfehlungen

Zum Einsatz des Motorrettungsbootes in der Boardingrolle müssen die im Bericht aufgeführten Mängel und Schwachstellen beseitigt werden. Im Falle der Seilführung muß der Betriebsschutz eingeschaltet werden (dies gilt für jeden Betrieb des Bootes!).

Die Erklärung der Truppenverwendbarkeit des Motorrettungsbootes für den Boardinginsatz wird aus o.a. Gründen nicht empfohlen.

5. Anlagen

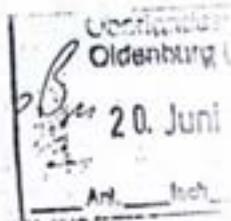
Bildteil (2 Blatt)

Oberlandesgericht Oldenburg
Herr Vorsitzender 2. Strafsenat
Richard-Wagner-Platz 1
26135 Oldenburg

Peter Lochbaum
Fregattenkapitän
Referat FÜ M III 3

HAUPTANSCHRIFT Fontainengraben 150, 53123 Bonn
POSTANSCHRIFT Postfach 1328, 53003 Bonn

TEL +49 (0) 228 - 12 - 5915
FAX +49 (0) 228 - 12 - 4918
EMAIL PeterLochbaum@bmvj.bund400.de



ETREFF **Klageerzwingungsverfahren gegen Frank Menge**
hier: Beantwortung Ihrer Anfragen vom 20.05.03
BEZUG 1. E-Mail Vors. OLG Oldenburg, 2. Ws 86/02 vom 05.05.03
2. Schreiben Vors. OLG Oldenburg, 2. Ws 86/02 vom 20.05.03
AZ 57-15 - M 04 / 02
DATUM 17. Juni 2003

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

zu Ihren Anfragen vom 05.05. und 20.05.03 übermittle ich Ihnen die nachfolgenden Stellungnahmen:

zu Bezug 1, Truppenverwendbarkeit des Motorrettungsboot

Der Einzelbericht des Kommando für Truppenversuche der Marine vom 06.01.1995 bezog sich ausschließlich auf die Eignung der Motorrettungsboote Typ SEL - R 8,5 (M) der Fregatten Klasse 123 für Boarding-Einsätze. (Das Verfahren nennt man das Verfahren, mit dem ein militärischer Untersuchungstrupp auf dem Boot zur Kontrolle der Ladung an Bord von Handelsschiffen gebracht wird.)

! Diese Boote erwiesen sich als für solche Einsätze ungeeignet, daher wurde auch nie die Truppenverwendbarkeit dafür erklärt.

1997 wurde je ein Motorrettungsboot der Fregatten Klasse 123 durch ein bereits auf den Fregatten Klasse 122 für Boarding-Einsätze genutztes schnelles Bereitschaftsboot Typ FRB 700 BW 2 (Speedboot) ersetzt. Dazu wurde auch ein neu entwickelter Bootsaussetz- und Ladekran (BLK) aufgebaut.

Diese Kombination wurde anschließend vom Kommando für Truppenversuche der Marine auf seine Eignung für Boarding-Einsätze untersucht.

Das Boot erwies sich diesmal als geeignet, für den BLK waren eine ganze Reihe von technischen Änderungen erforderlich.

er Nachbesserungen wurde aber ... aufgrund fortgesetzter technischer Unzu-
chkeiten und permanenter Störung ... im Jahr 2002 durch eine spezielle
edboot-Aussetzanlage ersetzt.

Mit dem Einbau dieser Speedboot-Aussetzanlage war auch das Erfordernis einer Ausnahme-
genehmigung (siehe Stellungnahme zu ... Ziffer 1) nicht mehr gegeben.

Der Bitte des Gerichts nach Übersendung von Unterlagen kann hier nicht entsprochen wer-
den, da die Erklärung der Truppenver ... nicht ausgesprochen und demzufolge auch
nicht dokumentiert wurde.

zu Bezug 2, Anfrage zur Ausnahme-genehmigung / Gutachten Kapitän Ebel v. 12.05.03

1. Zur Ausnahmegenehmigung:

Die Ausnahmegenehmigung BMVg - WV IV 5 - Nr. 02/01 vom 07. November 2001 er-
laubte den Fregatten der Klasse 123 zum damaligen Zeitpunkt, abweichend von den gel-
tenden Regelungen zur Schiffssicherheit o h n e einsatzbereite Bootsaussetzvorrichtung
(BLK) für das Motorboot, See (Speedboot) am Seeverkehr teilzunehmen.

Zweck dieser Ausnahmeregelung war also, den Fregatten die weitere Teilnahme am See-
verkehr trotz der bekannten technischen Mängel des Bootsaussetz- und Ladekrans (BLK) -
unter Beachtung der im Folgenden noch darzustellenden Nebenbestimmungen - uneinge-
schränkt zu ermöglichen.

Im Vordergrund der Überlegungen bei der erteilten Ausnahme stand - vergleichbar wie in
der gewerblichen Schifffahrt - der Einsatz der vorhandenen Rettungsmittel zur Eigenret-
tung.

Die Ausnahme wurde dafür ausdrücklich mit Nebenbestimmungen versehen, u.a. der Auf-
lage, dass das Motorrettungsboot (MRB) als verbliebenes vollwertiges Rettungsboot "un-
eingeschränkt einsatzbereit" sein muss. Diese Voraussetzung war im Fall der Fregatte
"Mecklenburg-Vorpommern" gegeben. Sowohl das Boot (Motorrettungs- und Bereit-
schaftsboot / Pinasse, Typ SEL-R 3,5 M der Firma Fassmer) als auch seine Aussetzvor-
richtung (Aussetzvorrichtung für Rettungsboot, Typ GRA der Firma Schat Harding
GmbH) entsprachen den relevanten Schiffssicherheitsvorschriften der Bundeswehr, der
SeeBG und des GL sowie den SOLAS-Vorschriften und waren dementsprechend zertifi-
ziert. Dieses ist in der erteilten Ausnahme mit den Worten umschrieben, das Motorret-
tungsboot müsse "uneingeschränkt einsatzbereit" sein.

Das von dem Gutachter verwendete Zitat aus der TDv 2030/034-13 "Bootsaussetzvorrich-
tung auf Klasse 123" steht dem nicht entgegen. Die TDv 2030/034-13 regelt n i c h t die
Voraussetzungen für die Teilnahme der Fregatte am Seeverkehr. Diese TDv beschreibt le-
diglich die Funktionsweise der Bootsaussetzvorrichtung. Das Zitat ist deshalb in diesem
Zusammenhang irrelevant.

Den Ausführungen des Gutachters auf Seite 18/21 zur Frage der sicheren Teilnahme der
Einheit am Seeverkehr wird daher widersprochen.

2. Die Angaben zur Wellenhöhe

Für den Sachverständigen sind die Angaben zur Wellenhöhe zentrales Thema bei der Be-
antwortung der Frage, ob das MRB hätte eingesetzt werden können. So kommt er auf Seite
14/21 im fünften Absatz zu der Aussage, dass er wegen der „dargelegten Unwägbarkeiten
eine gutachterliche unangreifbare Aussage über die Möglichkeit nicht abgeben (könne),
ob an einer bestimmten Stelle zu einer bestimmten Zeit das MRB hätte eingesetzt werden

en“. Gleichwohl zweifelt er die Bewertungen zur Wellenhöhe von zwei bis drei Metern durch den Havarieausschuss an.

Dieser Auffassung wird diesseits nicht gefolgt. Dem Sachverständigen standen neben den von ihm angegebenen Unterlagen (S. 2/21) auch der Bericht des Board of Inquiry (BOI) (S.3/21 Abs. 5) zur Verfügung, der hinsichtlich der Wellenhöhe im Seegebiet von unterschiedlicher Stelle aufschlussreiche Angaben enthält, auf die seitens des Sachverständigen möglicherweise nicht in der erforderlichen Art und Weise eingegangen wurde. So heißt es z.B. im BOI:

- EXECUTIVE SUMMARY: „2 metres predominantly from SW“
- SHIPS INVESTIGATION-PACIFIC SEABOAT ACCIDENT 6 MAR 02; OTHER FACTORS, 12 Environmental Conditions: “Swell direction 250 degrees, height 2 – 3m”
- BRIDGE PERSPECTIVE (HMS CUMBERLAND), NAVIGATING OFFICER (LT AD BALL), unter 2.: “Sea state was 4-5 with a 2-3 m swell”,
- HMS EDINBURGH PERSPECTIVE unter 1. “CO (Commanding Officer) EDIN assessed ...a swell of 2 – 3 m”,
- lediglich Kommandant MECKLENBURG-VORPOMMERN und NAVIGATIONSOFFIZIER MECKLENBURG-VORPOMMERN sagen hierzu in ihrem „statement“: „Wave heights between 1.5 and 2m“ bzw. wave height 1,5 to 2 m“
- Nationaler deutscher Havarieausschuss, Havarieakte S. 416 unter 2.4: „2-3 m Wellenhöhe“.

Am 02.06.2003 wurden die vorhandenen Filmaufzeichnungen im Flottenkommando durch zwei Ozeanografen bewertet. Diese kamen zu dem Schluss, dass die Wellenhöhe deutlich über zwei Meter betrug. Der Folgerung des Sachverständigen auf Seite 5/21, der die vor Ort getroffene Einschätzung der Windstärke durch die Besatzungen – und damit indirekt auch deren Aussage zur Wellenhöhe – mittels einer Vorhersagewetterkarte (Anlage 5) anzweifelt, wird insoweit durch das Fachpersonal Hydrografie des Flottenkommandos widersprochen.

Zu den Wetterbedingungen im Seegebiet ist Folgendes auf S. 11 des Ermittlungsberichts des BOI RESTRICTED INVESTIGATION Nr. 36 näher ausgeführt:

„The weather conditions experienced at the time were, according to records extracted from the Ships Log, the worst that had been experienced thus far during the exercise.“

Schließlich führt die Befehlssammlung des 6. Fregattengeschwaders Teil IV Bef. D 4/ August 00, Seite IV-D-4-3 zum Einsatz des Motorrettungsbootes aus: „Bei schwerer See sollte nur mit Schwimmer und Stretcher gefischt werden“, so dass insofern bei widrigen Wetterbedingungen mit der Fregatte als Groseinheit gefischt werden, der Einsatz des bord-eigenen Motorbootes (Speedbootes) oder des Motorrettungsbootes jedoch unterbleiben sollte.

3. Dokumentationen (Diskrepanzen in den Positionen/Schätzungen bei der Beschreibung des Unfallherganges)

Auch wenn der Sachverständige aufgrund von Diskrepanzen in den nautischen Positionen zu bestimmten Fragen eigene Antworten nicht mit absoluter Genauigkeit geben kann, ist festzustellen, dass es dem Havarieausschuss bei seiner Untersuchung grds. weniger auf die absolut präzise Rekonstruktion der Schiffspositionen und –bewegungen, als vielmehr auf die relativen Positionen und Bewegungen der beteiligten Einheiten zueinander und zu den Schiffbrüchigen in den entscheidenden Zeitpunkten ankommt.

Film auf Zeichnung von
das Justiz untersuchen
Nicht herausgerückt!

wegen sind die Manöverskizzen als „Prinzipskizzen“ entworfen und als solche bezeichnet worden. Sie sollten insofern auch ausschließlich so verstanden werden.

Deshalb reichen nach diessseitigem Verständnis die seitens des BMVg FÜ M dem Gericht vorgelegten Prinzipskizzen mit der relativen Stellung der Fahrzeuge zueinander sowie die Prinzipskizzen des BOI aus, um die Lage vor Ort nachträglich grundsätzlich verständlich zu machen und den Vorfall einschätzen zu können.

Zugleich soll an dieser Stelle jedoch der tatsächliche Geschehensablauf in Erinnerung gerufen/dargestellt werden, der ausschließlich dann zustande kommt, wenn **nicht zusätzliche gewünschte/erwartete Handlungen in bestimmter Abfolge hinzugedacht werden**, die dann einen gewünschten Geschehensablauf darstellen und insoweit möglicherweise ein anderes Ergebnis herbeigeführt hätten. So ist folgendes bei der Bewertung des Geschehens in Erinnerung zu rufen:

- Es war das Beiboot der CUMBERLAND, das am Heckspiegel der CUMBERLAND kenterte.
- Die CUMBERLAND war Verbandsführer und für das eigene Boot in besonderer Weise verantwortlich. Sie hat diese Verantwortung nicht übertragen, sondern tatsächlich wahrgenommen. Deshalb war den Befehlen der CUMBERLAND seitens der MVP im Rahmen der Rettungsaktion Folge zu leisten.
- Die CUMBERLAND - an deren Bordwand die Schiffbrüchigen trieben - war um 16:03 Uhr in einer Position, die bei objektiver Betrachtung durch einen Dritten erwarten ließ, dass die angelaufene Rettungsaktion durch die CUMBERLAND sowohl grundsätzlich beherrschbar war als auch tatsächlich beherrscht und erfolgreich abgeschlossen werden würde.
- Das Vertreiben des Hauptgefreiten Scheffelmeier im Zuge der Rettungsaktion längsseits CUMBERLAND war insofern für den Kommandanten MVP nicht vorhersehbar.
- Das längsseits der Bordwand CUMBERLAND zum Einsatz gekommene Beiboot der EDINGURGH war ein für diese Rolle geeignetes Gummiboot; das hingegen mehrere Tonnen schwere Motorrettungsboot der MVP hätte bei gleichem Einsatzprofil die im Wasser Treibenden gefährdet und wäre insofern für diese Rolle weniger geeignet gewesen.

Schließlich konnte der Sachverständige das Behördengutachten des Bundeskriminalamtes vom 17.04.2003 verwenden und dessen Angaben zur Beurteilung heranziehen.

Diessets bestehen keine Anhaltspunkte daran zu zweifeln, dass dieses Gesprächsprotokoll nach bestem Wissen und unter Herbeiziehung aller derzeit vorhandenen technischen Möglichkeiten zustande gekommen ist.

Dies gilt auch für die Feststellung des Gutachtens, wonach der „Zeitverlauf des Videos (nicht) dem des tatsächlichen Unfallgeschehens entspricht“ (vergleiche Seite 4 / 11 des Gutachtens letzter Absatz, 1. Zeile).

Deshalb wird von hier kein Anlass gesehen, die Feststellungen des Behördengutachtens „Gesächsprotokoll“ in Rede zu stellen.

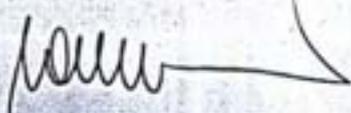
4. Zusammenfassende Bewertung:

Nachdem die zunächst kritische Feststellung des Sachverständigen, eine Teilnahme am Seeverkehr sei (möglicherweise) nicht zulässig gewesen, durch die hier durchgeführten Recherchen nach hiesiger Auffassung hat entkräftet werden können, gilt dies nach hiesiger Überzeugung auch für die Frage, ob die Wellenhöhen höher als zwei Meter lagen oder nicht.

dem führt allein die Antwort 11 des Sachverständigen, Seite 20/21 hiesigen Erachtens nicht weiter.

Schließlich hat die Fregatte CUMBERLAND ihre eigenen Fähigkeiten und die ihr eigene Gesamtkompetenz aus heutiger Sicht nicht hinreichend umgesetzt. Deshalb ist es nicht zu einer Übertragung des Rettungseinsatzes auf eine andere Einheit, etwa die MVP gekommen. Deshalb hat der Kommandant nicht so wie vom Gutachter als bestmögliche Rettungs- und Eingriffsmöglichkeit beschrieben gehandelt und deshalb hat er sich nicht in „rund 10 Minuten ab Unfallzeitpunkt an die Verunglückten heranmanövrieren können“. Hier wird der tatsächliche Geschehensablauf durch Hinzudenken neuer Fakten verändert, auf den jedenfalls der Kommandant der MVP mangels entsprechender Entscheidung der CUMBERLAND keinen Einfluss hatte.

Im Auftrag



Lochbaum

PETER WÜLLER
RECHTSANWALT

RA Peter Wüller, Postfach 12 12, 33820 Werther

Oberlandesgericht Oldenburg
2. Strafsenat
Postfach 24 51

26014 Oldenburg

**vorab per Fax am 18.06.2003
0441/220-1238**

Alte Bielefelder Straße 1
Postfach 1212
33820 Werther

☎ 05203 / 88 15 81
Fax: 05203 / 88 15 82
Mobil: 0171 / 273 12 56
eMail: RA-Wueller@t-online.de

Werther, 18.06.03

In dem Ermittlungsverfahren

gegen **Frank Menge**

2 Ws 86/02

nehme ich als Bevollmächtigter des Antragstellers zu den bislang vorliegenden Gutachten innerhalb der mit Schreiben des Senatsvorsitzenden vom 20.05.2003 (hier eingegangen am 22.05.2003) gesetzten Vier-Wochen-Frist im einzelnen wie folgt Stellung, wobei zunächst einige Vorbemerkungen unumgänglich sind.

I.

Der Antragsteller verfolgt mit seinem Antrag auf gerichtliche Entscheidung gem. § 172 Abs. 2 Satz 1 StPO nicht ausschließlich die Strafverfolgung und damit im Ergebnis die Anklageerhebung gegen den Beschuldigten Menge.

Vielmehr ist bereits sowohl im Beschwerdeverfahren gegenüber der Generalstaatsanwaltschaft Oldenburg mit Schriftsatz des Unterzeichners vom 15.11.2002 als auch im jetzigen Klageerzwingungs-

Bankverbindungen:

verfahren vor dem Oberlandesgericht Oldenburg mit Schriftsatz des Unterzeichners vom 20.12.2002 stets darauf hingewiesen worden, dass es die Staatsanwaltschaft Oldenburg pflichtwidrig unterlassen hat, sämtliche in dem damaligen Todesermittlungsverfahren gegen unbekannt erforderlichen Ermittlungen zu führen und diese auch auf andere Tatverdächtige auszuweiten.

Der Antragsteller verfolgt daher auch die Anweisung des OLG an die Staatsanwaltschaft Oldenburg, die Ermittlungen wieder aufzunehmen und fortzusetzen, weil diese bislang von der Strafverfolgungsbehörde nur unzureichend geführt worden sind, was sich im übrigen auch aus den Feststellungen des Sachverständigen Ebel ergibt, auf die später noch einzugehen sein wird.

Das OLG kann im Wege des Beschlusses nach § 175 StPO neben einem Beschluß, dass die Staatsanwaltschaft ihre Klage aufzunehmen hat, ebenfalls anordnen, dass die Ermittlungen wieder aufzunehmen sind, wenn -wie im vorliegenden Fall- feststeht, dass die Staatsanwaltschaft bisher rechtsirrtümlich von der Durchführung von Ermittlungen abgesehen hat, obwohl diese nach dem damaligen und insbesondere nach dem heutigen Erkenntnisstand dringend angezeigt waren und sich nicht nur auf die Person des Beschuldigten Menge beziehen müssen, sondern auch auf die verantwortlichen Personen des Verteidigungsministeriums, sowie auf die Verantwortungsträger der Fregatte „Cumberland“.

Im einzelnen:

II.

Der von der Generalstaatsanwaltschaft mit Schriftsatz vom 23.05.2003 dargelegten Auffassung, wonach dem Beschuldigten ein konkreter Schuldvorwurf nicht nachzuweisen sein dürfte, kann sich der Antragsteller unter keinem Gesichtspunkt anschließen.

1.

Die tödlich verunglückten deutschen Soldaten hätten -wenn sie wie ihre britischen Kameraden Kälteschutzanzüge getragen hätten- das Unglück überlebt.

Der Beschuldigte Menge war als Kommandant dafür verantwortlich, dass seine Soldaten einen Transfer zur Cumberland bei den damals unstreitig herrschenden Wetter- und Seebedingungen nur mit geeigneter Kleidung antreten. Für das Unterlassen und die damit verbundenen Konsequenzen ist der Beschuldigte Menge verantwortlich.

2.

Die Ausrüstung der deutschen Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ mit kollektiven Rettungsmitteln entsprach nicht der befohlenen Einsatzaufgabe des Schiffes und verstieß damit gegen SOLAS (International convention for the safety of life at sea).

Der Beschuldigte Menge hätte als Kommandant des Schiffes dafür Sorge tragen müssen, dass ein Manöverinsatz nur mit den hierfür vorgesehenen Rettungsmitteln durchgeführt wird.

Er hätte sich von Anfang an dafür einsetzen müssen, dass ein Manöverinsatz seines Schiffes nur für den Fall erfolgen kann, wenn die erforderlichen Rettungsmittel tatsächlich auch vorhanden sind. Dies hat er pflichtwidrig unterlassen.

3.

Unterlassen hat der Beschuldigte auch eine Benachrichtigung seiner Vorgesetzten bzw. der aktuellen Manöverleitung im Hinblick auf die Beobachtung einer Wellenhöhe von 1,5 Metern und höher.

Der Beschuldigte wäre verpflichtet gewesen, die Manöverleitung darauf hinzuweisen, dass sein

Schiff bei diesen Wetterbedingungen seeuntüchtig ist und nicht mehr in der Lage ist aufgrund eingeschränkt zur Verfügung stehender Rettungsmittel bei einem Notfall angemessen zu reagieren.

4.

Schließlich kann sich der Beschuldigte Menge auch nicht darauf berufen, er habe der Anweisung der Cumberland Folge leisten müssen, weil dieses Schiff das Rettungsmanöver in eigener Regie fahren wollte.

Nach den Feststellungen des Sachverständigen Ebel hätte die Mecklenburg-Vorpommern an die Verunglückten durchaus auf den sicheren Abstand von etwa einer Schiffslänge herangehen können.

Das Motorrettungsboot der Mecklenburg-Vorpommern hätte lediglich eine 3/4 Minute benötigt, um die verbleibende Distanz zu den Verunglückten von ca. 150 Metern zu bewältigen.

Schließlich hätte das Motorrettungsboot unmittelbar bei dem Erreichen des Unfallortes noch bei dem Aufstoppen bei der Mecklenburg-Vorpommern ausgesetzt werden können.

Kommentar- und widerspruchlos hat der Beschuldigte Menge die Anweisung der Cumberland, Raum zu machen, befolgt, obwohl er angesichts der akuten Notlage dazu verpflichtet gewesen wäre, in Absprache mit der Cumberland selbst Rettungsmanöver einzuleiten.

Die Passivität des Kommandanten erreicht hier ein strafrechtliches relevantes Ausmaß im Sinne einer pflichtwidrigen Unterlassung.

Rechtsanwalt

Johannes Peter Ebel

Kapitän

Dipl.-Wirtschaftsing. für Seeverkehr

Nautischer Sachverständiger

Rembrandtstraße 11 · 26789 Leer · Telefon und Telefax (0491) 15335, Mobil 0171 8735700

Peter Wüller
Rechtsanwalt
Eing. 22. Mai 2003

Gutachten Nr. 02/2003

zum Klageerzwingungsverfahren

gegen: Fregattenkapitän Frank Menge
Verteidiger: RA C. Grau, Domshof 17, 28195 Bremen
Antragsteller: Wolfgang Scheffelmeier, Lilienweg 11, 32825 Blomberg
vertreten durch: RA P. Wüller, Alte Bielefelder Straße 1, 33824 Werther

am Oberlandesgericht Oldenburg, 2. Strafsenat, Geschäfts – Nr.: 2 Ws 86/02

Gliederung:

- A. Gutachterauftrag
- B. Kurzbeschreibung des Unfalls
- C. Vorbemerkungen
- D. Beantwortung der Fragen
 - 1. Antworten zu 1. a) und b);
 - 2. zu 2. a) bis d);
 - 3. zu 3.;
 - 4. zu 4.;
 - 5. zu 5. a) und b);
 - 6. zu 6.;
 - 7. zu 7. a) und b);
 - 8. zu 8. a) bis e);
 - 9. zu 9.;
 - 10. zu 10.;
 - 11. zu 11.

E. Erklärung

Anlagen

A. Gutachterauftrag

Mit Beschluß vom 24. Februar 2003 wurde der Unterzeichner vom Oberlandesgericht Oldenburg beauftragt, in Sachen 2 Ws 86/02 ein seemännisches Gutachten zu erstellen.

Am 03.03.2003 erstattete der Unterzeichner beim vorgenannten Gericht Selbstanzeige wegen der Besorgnis der Befangenheit aufgrund in der Vergangenheit liegender dienstlicher Kontakte zu dem Verteidiger des Beschuldigten.

Mit Beschluß vom 14. März 2003 wurde vom 2. Strafsenat nach Verneinung einer Befangenheit durch die Beteiligten festgestellt, daß ein Abberufungsgrund gemäß § 76 Abs. 1 Satz 2 StPO nicht vorliegt.

Mit der Bearbeitung des Gutachtens wurde am 15. März 2003 begonnen.

Der Gutachterauftrag besteht darin, zu 11 Punkten eine oder in Unterpunkten mehrere im einzelnen ausformulierte, teilweise aneinander alternativ gekoppelte Fragen zu den Unfallereignissen zu beantworten. Die Fragen sind der besseren Übersicht wegen im weiteren in Kursivschrift jeweils den entsprechenden Antworten vorangestellt.

Zur Bearbeitung stehen dem Unterzeichner zur Verfügung:

1. Folgende Akten in Kopie:
 - a) Havarieakte (427 Seiten)
 - b) Akte der Staatsanwaltschaft, Band I (221 Seiten)
 - c) Akte der Staatsanwaltschaft, Band II (252 Seiten)
 - d) Akte der Staatsanwaltschaft, Band III (99 Seiten)
 - e) Akte der General-Staatsanwaltschaft (76 Seiten)
 - f) Bildbericht vom Tatort mit 20 Fotos
 - h) Stellungnahme des BMVg FÜM III 2 vom 26.02.03;
 - g) Anlagen 1 und 6 sowie die Anlagenkonvolute 2, 3, 4 und 5;
2. 3 Stck. CD-ROMs, insgesamt mit einem kurzen Filmausschnitt des anfänglichen Unfallgeschehens (Videoclip) und einer Bildserie;
3. Berliner Wetterkarte vom 06.03.2002;
4. Schriftliche Auskunft des Flottenkommandos Heli-Leitstelle Glücksburg;
5. Seekarten des Gebietes südöstlich von Bornholm;
6. Gutachten der RH-Consult vom 03.02.2003;
7. Schriftsatz der Verteidigung vom 20.03.2003;
8. Besichtigung der Fregatte „BAYERN“ in Wilhelmshaven am 29.04.2003;
9. Manövertabellen der Fregatte „BAYERN“, erhalten in Kopie zum Anlaß der Besichtigung;
10. Müller/Krauß, Handbuch f. d. Schiffsführung, Bd. II, Teil A, 9. Aufl. Berlin;
11. Dluhy, Robert, Schiffstechnisches Wörterbuch, 5. erweiterte u. veränderte Nachauflage, Hamburg, 1999, ISBN 3-7702-0530-8;
12. Behördengutachten des Bundeskriminalamtes vom 17. April 2003.

B. Kurzbeschreibung des Unfalls

Seit dem 01.03.2002 nahm die Fregatte „MECKLENBURG-VORPOMMERN“ (MVP) der Bundesmarine am NATO-Manöver STRONG RESOLVE 2002 in der Ostsee teil. Die Fregatte MVP befand sich am Unfalltag, dem 06.03.2002, gegen 15.20 Uhr mitteleuropäischer Zeit (MEZ) in einem Fahrzeugverband in Dreiecksformation auf einer Übungsfahrt südöstlich von Bornholm. Voraus lief als Führungsschiff die britische Fregatte HMS „CUMBERLAND“ (CUMB), ihr folgten an Steuerbord die MVP und an Backbord achteraus der britische Zerstörer HMS „EDINBURGH“ (EDIN). Es herrschte Wind aus westsüdwestlicher Richtung um Stärke 7 Beaufort bei Wellenhöhen von 1,5 bis 3 Metern.

Im Zuge eines Besatzungsaustausches waren vormittags um 09.00 Uhr drei Besatzungsmitglieder der MVP auf die CUMB verschifft worden, die um 15.30 Uhr auf die MVP zurückgebracht werden sollten. Zu diesem Zweck befahl das Führungsschiff CUMB um 15.22 Uhr den beiden hinter ihr laufenden Fahrzeugen EDIN und MVP derart zu stationieren, daß alle drei Schiffe auf dem Kurs 115° mit 6 Knoten Fahrt durchs Wasser parallel nebeneinander im Abstand von jeweils 300 Yards liefen. Die MVP sollte zur Steuerbordseite des Führungsschiffes aufschließen, die EDIN zu dessen Backbordseite.

Bevor die drei Fahrzeuge ihre Sollformation erreicht hatten, wurde der Bootstransfer mittels des Speedboates der CUMB eingeleitet. Neben dem britischen Bootsführer und dem weiblichen britischen Bootsgast befanden sich die drei deutschen Soldaten bereits im Boot längsseits der CUMB, als noch während der Gepäckübergabe das Speedboat nach Steuerbord kenterte und alle fünf Personen ins Wasser fielen.

Die sogleich eingeleitete Bergungsaktion der im Wasser Treibenden konnte nicht erfolgreich abgeschlossen werden: Die britische Bootsbesatzung und ein deutscher Soldat konnten gerettet werden, die zwei deutschen Soldaten *Paul* und *Scheffelmeier* verstarben noch am Unfallort.

C. Vorbemerkungen

1. Allgemeines: Über den Ablauf des Unfallgeschehens liegen im wesentlichen einerseits Eintragungen in Schiffsurkunden, chronologisch geordnete, schriftliche Angaben von Bordinstitutionen sowie ein Tonauszug aus einem mitgedrehten Video vor (Auswertung durch Behördengutachten vom 17.04.03), andererseits der Bericht der englisch-deutschen Havariekommission (Board of Inquiry (BOI)) nebst Anlagen, das Protokoll über die Verhandlung des deutschen Havarieausschusses, dessen Entscheidungsvorschlag mit den Unterpunkten I bis V und die nachgezeichnete Stellungnahme des BMVg, FÜM III 2, vom 26.02.2003. Diese Angaben wurden vom Unterzeichner beigezogen, soweit sie für die Beantwortung der Fragen relevant sind.

Aus den teilweise sich erheblich widersprechenden Zeugenaussagen wurden vom Unterzeichner Angaben nicht direkt übernommen, weil sie von den beiden Ausschüssen bereits im einzelnen berücksichtigt, entsprechend gewürdigt und sodann in das Untersuchungsergebnis eingeflossen sind. [Beispielsweise beobachteten die Zeugen KptLt Krug (S. 16 der Havarieakte), KptLt Venker (S. 17), KptLt Thos (S. 18) und HptBtsm Krutmann (S. 25), wie das Speedboat nach Backbord kenter-

te; selbst der verunfallte Zeuge Nieschwietz (S. 11 + S. 325) vermutete ebenfalls die Kenterung über Backbord, obwohl sie tatsächlich über Steuerbord erfolgte. Die drei Zeugen Weber, Kasten und Jäckel (S. 34 – 36) sahen das Speedboat sogar an der Seite der EDIN (alle drei haben in ihrer schriftlichen Aussage die gleiche Schreibweise „Edinburgh“ verwendet).

2. Zu den Positionen: Einige Personen der Brückenbesatzung auf der MVP haben den Unfall optisch wahrgenommen. Anzunehmen ist, daß unmittelbar nach dem Unfall und zuerst auf der Brücke die Koordinaten der Schiffsposition am GPS-Gerät abgelesen und in das Schiffstagebuch eingetragen wurden. Die MVP nutzt den geheimen militärischen PPS ($L_2 = 1227,7 \text{ MHz}$) mit dem präzisen P-Code ($f = 10,23 \text{ MHz}$), der eine Genauigkeit von $<1 \text{ m } 2\sigma_{\text{RMS}}$ liefert. Das heißt, daß 98,5 % aller ermittelten Orte in einem Kreis mit einem Radius $<1 \text{ m}$ liegen.

Die Positionsangaben, die die Operationszentrale (OPZ) der MVP für das eigene Fahrzeug für die Unfallzeit und zur Übernahme ins System dokumentiert hat, korrespondieren nicht mit denen, die auf der Brücke gewonnen wurden, gleichwohl die Zeiten minutengenau übereinstimmen. Die Angaben der OPZ über die Position jedes der drei beteiligten Fahrzeuge innerhalb des Verbandes stehen mit sich selbst, mit den Ergebnissen des BOI, des deutschen Havarieausschusses und insbesondere mit dem vorgelegten Bildmaterial im Widerspruch. Deshalb sind sie für dieses Gutachten nicht verwertbar.

Zur besseren Anschauung der Differenzen sind die jeweiligen Schiffsorte [nebst Quellenangabe] sowie die berechneten, zwischen ihnen liegenden Distanzen in die beigefügten Kartenausschnitte (Anlagen 1 und Anlage 2) eingetragen.

3. Zu den Zeitangaben: Dieselben Ereignisse sind in den vorliegenden Dokumenten teilweise verschiedenen Zeitpunkten zugeordnet. Vermutlich haben die Beteiligten teilweise beim Runden der Zeitangaben auf minutengenaue Werte unterschiedlich verfahren oder Zeugen haben Zeiten an ihren Armbanduhren abgelesen. Es kann z. B. nicht den Tatsachen entsprechen, daß auf der MVP, auf der das Kentern des Speedboates später als auf der CUMB beobachtet worden sein muß, dieser Vorgang um 1 Minute vor den Zeitpunkt gelegt wird, den die CUMB protokolliert hat. Eine chronologische Zusammenstellung über die Vorgänge ist zur besseren Übersicht nebst den jeweiligen Quellenangaben als Anlage 3 beigefügt. Zeitangaben in MEZ (A) und UTC (Z) entsprechen sich jeweils zeilenweise.

5. Zur Wassertiefe am Unfallort: Hier weist der Bericht des BOI (Band II, S. 8 (4)) die Tiefenangabe von 22 m auf und begründet mit dieser geringen Wassertiefe die harschen Seebedingungen mit aufgewühlten Dünungen. Das Unglück ereignete sich aber definitiv auf einer Wassertiefe von mehr als 50 Metern, denn die Position, die im Tagebuch der MVP angegeben wird, liegt klar westlich der 50-Meter-Linie auf der tieferen Seite des Schelfs. Diese Tatsache geht eindeutig aus dem vorgelegten Seekartenausschnitt (Havarieakte, S. 22) und aus Seekarten größeren Maßstabs des betreffenden Seegebietes hervor (Anlage 4).

Der deutsche Havarieausschuß hat diesem Umstand Rechnung getragen und die Tiefenangabe in 52 Meter geändert (Havarieakte, S. 416 (2.4)).

4. Zu den Windverhältnissen: Die zum Unfallzeitpunkt herrschende relative Windstärke wurde auf der MVP turnusmäßig (jeweils alle 2 Stunden) um 16.00 Uhr am luvseitig im Mast des Schiffes befindlichen Schalenkreuz-Anemometer gemessen, auf der Brücke am Display – beschickt auf den absoluten Betrag – ab-

gelesen und in das Schiffstagebuch eingetragen. Dabei handelt es sich um einen Momentanwert zum Ablesezeitpunkt.

Im Bericht des BOI wird konstatiert (Band II, S. 8 (4.)), daß die Zeugenaussagen sich bezüglich der Wetterverhältnisse geringfügig unterscheiden. Sodann wird unterstellt, ungefähr habe Windstärke 7 [Bft] (30 kn aus 220° bis 230°) geherrscht und ein Seegang der Stärke 4 – 5. Seegang dieser Stärke ist nach der Petersen-Skala aber den Windstärken 5 – 6 zugeordnet; danach hätte die Windstärke deutlich unter 30 kn liegen müssen.

Die vom BOI unterstellte Windstärke 7 ist gemäß Beaufort-Skala definiert: *See türmt sich. Der beim Brechen entstehende weiße Schaum beginnt sich in Streifen in die Windrichtung zu legen.*

Nach den Auswirkungen des Windes auf die See anhand der beigefügten Bilder und des Videoclips erscheint die Stärke 7 Bft als Durchschnittswert zu hoch gegriffen, weil das Seegangsbild dieser Stärke nicht entspricht. Allenfalls herrschte während der Aufnahmetätigkeit Stärke 6 (*Bildung großer Wellen beginnt. Kämme brechen und hinterlassen größere weiße Schaumflächen*).

Auch die Wetterkarte vom 06.03.2002, 13.00 Uhr MEZ gibt zwei Stunden vor der Unfallzeit im Seegebiet weniger als 6 Windstärken an (**Anlage 5**). Da sich die von Schleswig-Holstein bis Dänemark verlaufende Warmfront in Richtung der Isobaren im Warmsektor unter nahezu gleichbleibendem Gradienten im betreffenden Seegebiet verlagert, können allenfalls in Böen vor oder nach den Zeitpunkten der vorliegenden Aufnahmen 7 Windstärken geherrscht haben.

6. Zur Wellenhöhe: Der auf S.416 (2.4) Havarieakte angegebenen Begründung für eine Wellenhöhe von 2 – 3 Metern folgt der Unterzeichner nicht wegen des vorgelegten Bildmaterials und der auf der gleichen Seite unter 2.3 angegebenen Wellenhöhen von 1,50 Meter zur Unfallzeit gemäß Tagebucheintragung auf der MVP. In den Akten sind Hinweise nicht vorhanden, daß Dünung und Windsee etwa der Höhe nach unabhängig voneinander angegeben worden sind: Das wäre in diesem Seegebiet bei westlichem Wind ohnehin unglaublich gewesen.

7. Zur Übersetzung aus dem Englischen: Es liegen über den Bericht des BOI zwei Übersetzungen vor. Die eine befindet sich in der Havarieakte (S. 282 ff), die andere in der Akte der Staatsanwaltschaft, Band II (S. 1 ff). Beide Übersetzungen sind im Wortlaut nicht identisch (nachstehend jeweils Band II, Bericht BOI).

In der Übersetzung in der Havarieakte wurden an mehreren Stellen nautische Fachausdrücke unzutreffend übersetzt. Diesem Mangel wurde in der zweiten Übersetzung weitestgehend abgeholfen. Dennoch verweist der Unterzeichner auf einige für dieses Gutachten wesentliche Textstellen in der Übersetzung in der Akte der Staatsanwaltschaft, Band II, wo fachlich zutreffende Wörter den Sachverhalt genauer beschreiben als die im vorliegenden Text verwendeten. Es sollte jeweils heißen auf

- S. 11 (15) „Nachdem dies **vollendet** (*achieved*) war [nämlich über den reinen Umkehrkurs hinauszugehen], vollzog das Schiff eine sehr scharfe Drehung (turn) nach steuerbord, wobei es erhebliche Kraft aus **entgegenwirkenden** (*opposed*) Maschinen einsetzte, um“ Das bedeutet, daß auf der CUMB

bei dieser Drehung eine Schraube vorwärts, die andere rückwärts eingesetzt wurde – kurz darauf kam das Schiff zum Stehen;

- S. 12 (16) „Der Navigationsoffizier war der Meinung, daß das Schiff sich weiterhin [also nach dem Stoppen] leicht achteraus bewege, und empfahl daher dem Ersten Offizier, **schubweise langsam voraus zu geben** (*trickle ahead*), um die Bewegung achteraus zu **hemmen** (*check*).“;
- S. 12 (18) „ Zu diesem Zeitpunkt auf dem Oberdeck zurief, sie sollten das Gewicht [nämlich das des unter der Weste schwimmenden Paul] **aufnehmen** (*take*, hier im Sinne von Übernahme des Gewichtes der Person auf das Zugseil [Auftriebserhöhung]), um zu versuchen, seinen Kopf aus dem Wasser herauszuziehen.“;
- S. 13 (20) „Als sie ihre Aufmerksamkeit wieder auf Scheffelmeier richtete, fiel Sharp auf, daß er sich von der Gruppe **abgesondert** (*detach*) hatte und nun unter den **Überhang** (*flare*: hier: Auswölbung, Ausfall von Schiffsaußenhaut) des Steuerbordbugs nach vorne trieb.“ [Von Deck aus schlecht einsehbar]. Auch sinngemäß auf S. 24/25 (61/62);
- S. 18 (37) „Sharp erinnert sich den Steuermann angewiesen zu haben, **vorzurücken** (*to move forward*: hier: voraus zu verholen), um die Position zurückzuerlangen, das das RIB“
Weiter unten: „Der Steuermann gab gerade ein wenig mehr Gas,, als er [das Boot] **bedachtsam** (*deliberately*) **zur Bordwand zwang** (*drive into*).“;
- S. 18 (38) „ ... als die EDIN das Boot später wieder **rechtmäßig erlangte**, ..“;
- S. 29 (79) „Es wird festgehalten, daß nur eine **oberflächliche** (*cursory*: hier: flüchtig) Prüfung vornehmen konnte.“

Auf verschiedenen Seiten, stets dort die relative Bewegung der im Wasser befindlichen Verunglückten betreffend, hätte statt „treiben“ für das englische Wort *drift* besser das Wort „geraten“ verwendet werden sollen. Deutlich wird dies besonders auf S. 31 (87) und (88).

Im Wasser befindliche Personen oder ein antriebsloses Boot vertreiben in strömungslosen Gewässern, wie im Unfallgebiet, absolut ausschließlich mit dem Wind und niemals dagegen. Wird allerdings die relative Bewegung einer ins Wasser geratenen Person [Seeleute sprechen dann von „einer im Wasser *treibenden* Person“] von einem Schiff aus beurteilt, das schneller mit dem Wind nach Lee versetzt wird als die Person im Wasser – und das ist der Regelfall wegen der unterschiedlichen, dem Wind dargebotenen Überwasserflächen –, so entsteht der Eindruck, die Person habe sich nach Luv, also gegen den Wind bewegt.

Weder das kieloben treibende Boot noch Scheffelmeier trieben in dem vorliegenden Seenotfall „nach vorne“, „unter den überhängenden Steven“, „um den Bug herum“ oder gar „vom Schiff aus windaufwärts“! Vielmehr trieb die Fregatte CUMB ihrerseits von dem Boot bzw. von Scheffelmeier weg. Das geschah deshalb, weil das Schiff durch schubweise eingeschalteten Vortrieb (*trickling*) mit entsprechender Ruderlage eben nicht auf seiner Position gehalten wurde. Es entspricht guter Seemannschaft, den jeweils momentan herrschenden Einfluß des Windes geschickt mit Maschinen- und Rudermanövern zu kompensieren und das Schiff in

derartigen Rettungs-Situationen zumindest am Achteraus-Treiben zu hindern (die CUMB verfügte über 2 Ruder). Auf S. 31 (87) und (90) wird dieser Umstand treffend dargestellt. Folglich müßte der letzte Satz korrekt lauten: „Scheffelmeier **geriet** als Folge dieses Abtriebs nach vorne.“ Im Bericht der deutschen Havariekommission, siehe insbesondere S. 411 der Havarieakte, finden sich überwiegend die korrekten Formulierungen.

8. Zur Manövrierfähigkeit der Mecklenburg-Vorpommern:

Die Fregatte MECKLENBURG-VORPOMMERN ist mit zwei gegenläufig nach innen drehenden Verstellpropellern und einem mittschiffs vor der Propellerschnittebene angebrachten Ruder ausgestattet. Sie besitzt kein Bugstrahlruder. Mittels der beiden Dieselmotoren und zweier Gasturbinen kann das Schiff bei einer Maschinen-Gesamtleistung von 46.140 kW auf 29 kn Höchstgeschwindigkeit gebracht werden.

Sind Manöver zu erwarten oder werden sie durchgeführt, kann bis zu einer Geschwindigkeit von etwa 15 kn der Modus Manövrierfahrt eingenommen werden. Zur Erhöhung der Manövrierfähigkeit drehen die Antriebswellen dann bei einer geringeren Steigung der Verstellpropeller jeweils etwas schneller als im Modus Normalfahrt.

Bei einem hinter dem Propeller angeordneten ein- oder mehrteiligen Ruder wird beim Ruderlegen in Abhängigkeit von der Quadratwurzelbeziehung zum Ruderwinkel das Steuermoment aufgrund der Summe von Fahrt- und Schraubenstrom erzeugt. Der erste Summand hängt von der Schiffsgeschwindigkeit (der Fahrt) ab, der zweite von der Drehzahl des Propellers. Das gilt grundsätzlich auch beim Fahren von Drehkreisen, in denen Drehkreisdurchmesser und Drehgeschwindigkeit unmittelbar miteinander zusammenhängen. Ferner gilt, daß bei zunehmender Geschwindigkeit die Drehgeschwindigkeit etwa proportional zunimmt. Das gleiche gilt sinngemäß für Zweischraubenschiffe mit einem hinter den Propellern befindlichen Doppelruder. Die CUMB verfügt z. B. mit zwei Schrauben und 2 Rudern über eine derartige Anordnung (Havarieakte, S. 415).

Beide Ruderanordnungen lassen das Fahren von Drehkreisen mit besonders kleinen Durchmessern zu, wenn mit einer nahe bei Null liegenden Fahrt des Schiffes das Ruder hart über gelegt wird (Ruderwinkel $\alpha \approx 35^\circ$) und gleichzeitig der Propellerschub auf dessen Höchststufe gesetzt wird. Somit kann ein großes Steuermoment erzeugt und folglich eine große Drehgeschwindigkeit auf einer stark gekrümmten Bahn erzielt werden. Schiffe können auf diese Weise nahezu „auf dem Teller“ gedreht werden. Auch bei geringer Fahrt kann das Schiff mittels Hartruderlage und Erhöhung der Schraubendrehzahl ohne – jedenfalls kurzfristig – nennenswerte Fahrterhöhung in der Regel sehr schnell gedreht werden.

Befindet sich allerdings das Ruder vor der Propellerebene, was ausschließlich bei Zweischraubenschiffen realisierbar ist, weil nur bei diesen das Ruder zwischen den Schrauben angeordnet werden kann, so kann das Steuermoment in Abhängigkeit von der Ruderlage nur vom Fahrtstrom erzeugt werden: Denn der Schraubenstrom kann das Ruderblatt wegen seiner besonderen Anordnung überhaupt nicht treffen, weil er erst hinter dem Ruder erzeugt wird. Das ist bei den Fregatten des Typs 123, zu dem die MECKLENBURG-VORPOMMERN gehört, der Fall, wie

dem Unterzeichner auf der typgleichen Fregatte „BAYERN“ erläutert und am Modell gezeigt wurde.

Die dem Unterzeichner am 28. April 2003 auf der „BAYERN“ ausgehändigten Manövertabellen bestätigen die vorstehenden manövertheoretischen Grundsätze. Bei diesen Schiffen können Drehkreise ohne Fahrt durchs Wasser wegen der fehlenden Ruderwirkung nicht gefahren werden, weil das Ruder nicht angeströmt wird und damit ein Steuermoment nicht erzeugt werden kann. Ohne Fahrt durchs Wasser läßt sich allenfalls durch gegenläufig arbeitende Propeller mit dem Schiff manövrieren: Über diese Art eingeschränkten Manövrierens liegen dem Unterzeichner Daten nicht vor. Macht das Schiff Fahrt durchs Wasser, kann stets neben dem Steuermoment des Ruders mittels gegenläufig oder nur einseitig arbeitender Propeller ein zusätzliches Drehmoment erzeugt werden. Grundsätzlich kann damit das Manövrieren je nach obwaltenden Umständen und Bedingungen optimiert werden.

Aufgrund der großen Maschinenleistung kann die Fregatte sehr gut beschleunigen und schnell in Bereiche gelangen, in denen Drehkreise vertretbar schnell durchfahren werden können. Das gilt insbesondere für Hartruuderlagen.

9. Zu den Dokumentationen

Für die Zeitspanne von 15.50 A bis 16.29 A liegen auf der MVP keine exakten, miteinander schlüssig verknüpfbaren Angaben über eingenommene Positionen, Ruderlagen, Fahrtstufen und Kurse vor. Allein existiert die Angabe im Tagebuch „Kurs und Fahrt gem. Wsg. WO“, und es sind lediglich die Zeitpunkte dokumentiert, an denen Manövrier- bzw. Normalfahrt eingenommen wurde.

Kursschreiber und Manöverdrucker sind auf dem Schiff nicht vorhanden. Per Hand wird in derartigen Manövriersituationen nicht detailliert mitgeplottet, sondern es werden nur bestimmte Hauptwerte, z. B. Beginn bzw. Ende einer Manövrierphase, mitgeschrieben. Ebenso mangelt es an Möglichkeiten, in einer elektronischen Seekarte oder über Waypoints am GPS-Gerät Vergangenheitsszenarien der Schiffsbewegungen aufzubauen.

Sinngemäß gilt das auch für das Fahren im Verband. Es existieren konkrete Aufzeichnungen darüber nicht, wie weit die Schiffe jeweils genau voneinander entfernt waren, in welcher exakten Peilung sie zueinander standen und welche Wege während ihrer Manöver über die gesamte Zeitdauer der Rettungsmaßnahmen zurückgelegt wurden. Alle diesbezüglichen Angaben in der Havarieakte entstammen Schätzungen.

Die vom Tonträger aus dem Behördengutachten vom 17.04. 2003 übernommenen Angaben stimmen nicht in allen Punkten mit denen überein, die die Havarieakte ausweist (S. 195). So wird z. B. im Behördengutachten die in der Havarieakte dokumentierte Aussage „Herr Kapitän, wir machen einen 180°-Turn“ nicht bestätigt, und es fehlen in dieser Akte die Angaben „Ruder liegt mittschiffs“ und „Ruder liegt Hart Steuerbord“, die wiederum im Behördengutachten ausgewiesen sind.

D. Beantwortung der Fragen

1. Zur Mecklenburg-Vorpommern (MVP):

1. a) Wie oft und wann jeweils hätte die Fregatte am 06. März 2002 in der Zeit von 15.50 Uhr bis 16.20 Uhr (Ortszeit) bei jeweils optimalem Manövrieren in einer für ein Aussetzen des Motorrettungsbootes (MRB) günstigen Lee-Position stehen können,

aa) unabhängig von Befehlen der Cumberland (CUMB) abzdrehen, um Raum zu geben [und alternativ] ?

Antwort 1. a) aa): Bei optimalem Manövrieren hätte sich die MVP unmittelbar ab 16.01 A bei den Verunglückten gestoppt liegend derart befinden können, daß diese klar in Lee der MVP sind. Voraussetzung für das Manöver wäre hier aber zwingend gewesen, daß die CUMB sich ihrerseits von der MVP fern hält. Von 16.01 A ab hätte sodann das MRB auf der Stb.-Seite ausgesetzt werden können, sofern es bei dieser Nähe zu den Verunglückten überhaupt noch nötig gewesen wäre. Bedingung dafür hätte jedoch sein müssen, daß die Wellenhöhen nicht mehr als 1,50 Meter betragen (siehe TDv2030/034-13, Band II, Seite 130).

Die MVP muß, um eine optimale Lee-Position zu erzeugen, gedreht und auf einem nördlichen Kurs in Luv der Verunglückten aufgestoppt werden. Weil an Backbord die CUMB auf Parallelkurs läuft und die Steuerbordseite der MVP wegen der Aussetzvorrichtung des MRB zur Lee-Seite werden muß, ist ein Steuerbord-Drehkreis zu fahren.

Der vorliegende Videoausschnitt beweist eindeutig, daß die Position des Filmenden, der auf der Brücke (Havarieakte S. 413) stand, achterlicher als querab von der CUMB gewesen sein muß, da der Blick auf querlaufende Schotten im Achterschiffsbereich auf der Steuerbordseite der CUMB frei ist. Das Heck der MVP stand somit rund 50 Meter hinter dem Heck der CUMB. Die Erkenntnis des BOI, die MVP habe die vorgegebene Station, also querab, bereits eingenommen (Band II, S. 9, (6)), teilt der dt. Havarieausschuß nicht (Havarieakte S. 406). Die Verunglückten trieben folglich um 15.51 A, wenige Sekunden nach dem Kentern des Bootes, querab an Backbord der MVP im Abstand von rund 290 m (275 m Querabstand der Schiffe (300 yd à 0,9144 m) + Schiffsbreite der CUMBERLAND) im Wasser.

Das notwendige Manöver, basierend auf den Manövertabellen (Anlage 7), ist in einer Skizze prinzipiell dargestellt, mittels einer Tabelle erläutert und als Anlage 6 beigelegt. Das Erzielen und Halten der zugrunde gelegten Geschwindigkeit von 8 kn ab dem Ende der ersten Phase des dargestellten Drehmanövers ist der MVP bei ihrer exzellenten Maschinenleistung durchaus möglich. Bei jeder weiteren Erhöhung der Schiffsgeschwindigkeit bis etwa 12 kn können die Werte – und damit das Ergebnis – durchgängig verbessert werden. Zum Beispiel würde bei den gleichen Ausgangsbedingungen ein mit Hartuderlage und der Geschwindigkeit von 12 kn vollzogenes Analogmanöver unter Beachtung der entsprechenden Werte für Voraus- und Querweg, Taktischen Drehkreisdurchmesser, Stoppstrecke und Stoppzeit um rund 2 Minuten schneller beendet werden können. Insgesamt bleibt festzuhalten, daß die MVP auf jedem Fall bis spätestens 16.01 A direkt an die Verunglückten hätte heranmanövriert und dort aufgestoppt werden können.

Ein Drehkreis über Backbord scheidet in dieser Situation aus, weil damit die gleiche Position der MVP (Verunglückte an ihrer Steuerbord-Seite) nicht zu erzielen ist: Zum einen wird der Manövrierraum nach Backbord wegen CUMB und EDIN eingeschränkt, zum anderen würde die MVP auf südlichem Kurs den Verunglückten Lee machen müssen, hätte diese an ihrer Backbordseite und damit ihre Aussetzvorrichtung für das MRB auf der Luv-Seite.

Um mit dem eigenen Schiffskörper den Verunglückten schnell eine gute Leelage bieten zu können, scheidet ein Voll-Rückwärts-Manöver unmittelbar nach dem Erblicken der Verunglückten aus: Die MVP hätte zwar nach einer Stoppstrecke von rund 100 m in weniger als 40 Sekunden etwa auf ihrer alten Kurslinie zum Stehen gebracht werden können, würde sich selbst sodann aber erst in einem absolut unrealistisch langen Zeitraum in Luv der Verunglückten manövriert haben können.

An dieser Stelle ist auch zu prüfen, ob ein Stopp-Manöver in Verbindung mit einem sofort eingeleiteten Bootsmanöver zur Rettung der Verunglückten hätte führen können: Denn grundsätzlich läßt sich von einem stillliegenden Schiff ein Boot immer sicherer und schneller zu Wasser bringen, als wenn das Schiff Fahrt macht.

Der Wind wehte gemäß Tagebuchauszug aus 280° , fiel also bei dem Kurs von 115° auf der MVP von Steuerbord achtern ein. Bei achterlichem Wind ist vor dem AK-Rückwärts-Manöver die Kursabweichung des Schiffes bis zu seinem Stillstand nicht mit Sicherheit vorherzusagen: Ob der Wind dann von Steuerbord oder Backbord einfallen wird, ist also ungewiß. Das MRB hätte sich in der Situation bei stillliegendem Schiff demnach auf der Luv- oder der Lee-Seite der MVP befinden können. Korrekturen durch ein Bugstrahlruder oder den auf das Ruder wirkenden Schraubenstrom scheidet aus, wie schon unter C. 8. erläutert. Demnach wäre im vorliegenden Fall, mit nur einem einsatzbereiten Boot, das vorstehende Manöver nicht mit absoluter Sicherheit erfolgreich gewesen.

Hätte die MVP zusätzlich das Speedboat an ihrer Backbordseite verfügbar gehabt, so wäre ein Aufstoppen des Schiffes in letztendlich etwa 450 m Entfernung von den Verunglückten dagegen ganz sicher eine Alternative zu einem Drehkreismanöver gewesen, die eine schnelle Hilfeleistung ermöglicht hätte: Denn eines der beiden Boote hätte unter diesen Umständen in jeder Endlage des Schiffes in Lee ausgesetzt werden können.

Bei diesem Manöver hätte zwingend sofort beim Erkennen der Verunglückten im Wasser – also um 15:51:00 A – der Mann-über-Bord-Alarm ausgelöst worden sein müssen. Nach etwa 6 Minuten – die MVP hätte mittlerweile aufgestoppt – hätte sodann eines der beiden Boote im Wasser gewesen sein können. Die Verunglückten wären sodann in längstens rund 3 Minuten (bei ca. 6 kn) zu erreichen gewesen (beim Einsatz des Speedboates deutlich eher).

Eine zweite, ebenfalls zwingende Voraussetzung hätte sein müssen, daß die Wellenhöhen – jedenfalls dann, wenn das MRB eingesetzt worden wäre – 1,5 Meter nicht überstiegen hätten.

Alternativ zu dem anfänglich beschriebenen Steuerbord-Drehkreis hätte ein Not-Stopp-Manöver in Verbindung mit einem Bootsmanöver – sofern zwei Boote verfügbar gewesen wären – ebenfalls den Verunglückten unzweifelhaft in 10 Minuten, also um 16.01 A, Hilfe leisten können.

1. a) *Wie oft und wann jeweils hätte die Fregatte am 06. März 2002 in der Zeit von 15.50 Uhr bis 16.20 Uhr (Ortszeit) bei jeweils optimalem Manövrieren in einer für ein Aussetzen des Motorrettungsbootes (MRB) günstigen Lee-Position stehen können,*

bb) unter Berücksichtigung der beiden Befehle der Cumberland abzdrehen, um Raum zu geben?

Antwort 1. a) bb): Das optimale Manöver der MVP muß auf dasjenige abgestimmt werden, das die CUMB nach ihrem Gesuch, ihr Manövrierraum zu gewähren, gefahren hat. Denn diese war Führungsschiff im Verband und anordnungsbefugt. Da es mangels exakter Aufzeichnungen nicht genau feststellbar ist, wie die CUMB tatsächlich manövriert hat, ist auch ein optimal darauf abgestelltes Manöver der MVP nicht zu ermitteln. Fehlende Aufzeichnungen verbieten heute eine exakte Rekonstruktion der wirklichen Manöver, und das wurde bekanntlich vom BOI bereits herbe gerügt (Band II, S. 32 (92) und S. 33 (100)). Somit ist also nicht beweiskräftig festzustellen, ob das Manöver der MVP unter der Prämisse, Raum gegeben haben zu müssen, tatsächlich ein optimales war oder nicht – oder anders formuliert, wie oft und wann die MVP in einer günstigeren Lee-Position zum Aussetzen ihres MRB hätte stehen können als in der, die sie tatsächlich erreicht hat.

Auf jeden Fall mußte die MVP als Folge des Gesuches der CUMB, dieser Raum zu geben, über Steuerbord gedreht werden, was auch geschehen ist. Optimal wäre das Manöverergebnis der MVP dann gewesen, wenn ihre Endposition etwa gut eine Schiffslänge weiter luwärtwärts von der CUMB auf einem Kurs erreicht ist, der, je nach den dort augenblicklich herrschenden Windverhältnissen, zwischen 330° und 010° gelegen hätte. Das Schiff hätte dann – auch unter Anwendung gegenläufig arbeitender Propeller – gerade noch steuerfähig auf seinem Kurs gehalten werden müssen. Ungefähr diese Position hat nach Auffassung des Havarieausschusses (Havarieakte S.414) und der Stellungnahme des BMVg vom 26.02.03 (S. 9) die MVP um 16.03 A erreicht. Es liegen aber nur geschätzte oder aus den Schätzungen abgeleitete, also angenommene Werte über Kurs, Geschwindigkeit und Standort der MVP mangels handfester Dokumente vor.

1. b) *Wie oft und wann jeweils hätte die MVP in dem unter a) angegebenen Zeitraum [am 06.03.02 von 15.50 A bis 16.20 A] unter den tatsächlich durchgeführten Manövern in einer für das Aussetzen des MRB günstigen Lee-Position unter Berücksichtigung der beiden Alternativen zu aa) [und bb)] sein können,*

aa) unabhängig von Befehlen der Cumberland (CUMB) abzdrehen, um Raum zu geben?

Antwort: 1. b) aa): Diese Frage ist nicht zu beantworten, weil unmöglich ein tatsächlich durchgeführtes Manöver der MVP untersucht werden kann, das unabhängig von den Befehlen der CUMB hätte durchgeführt werden können: Denn die tatsächlich durchgeführten Manöver der MVP wurden in Abhängigkeit von den Befehlen der CUMB eingeleitet und im weiteren darauf abgestimmt.

1. b) *Wie oft und wann jeweils hätte die MVP in dem unter a) angegebenen Zeitraum [am 06.03.02 von 15.50 A bis 16.20 A] unter den tatsächlich durchgeführten Manövern in einer für das Aussetzen des MRB günstigen Lee-Position unter Berücksichtigung der beiden Alternativen zu [aa) und] bb) sein können*

bb) unter Berücksichtigung der beiden Befehle der Cumberland abzuwenden, um Raum zu geben?

Antwort: 1. b) bb): Fest steht nach dem Tonmitschnitt, daß die MVP bei hart Steuerbord liegendem Ruder etwa ab 15.55 A nördliche Kurse bei rechtsdrehendem Schiff durchlaufen hat. Wenn die durch Dokumentationen nicht bewiesenen Annahmen des Havarieausschusses zugrunde gelegt werden, befand sich die MVP zunächst um 16.01 A auf nördlichem Kurs in einer Lee-Position, das zweite Mal etwa ab dem Zeitpunkt 16.03 A (Havarieakte, S. 414). Die Position um 16.03 A wäre von beiden die deutlich günstigere gewesen, weil der Abstand zu den Verunglückten nach Aktenlage geringer war als zum vorherigen Zeitpunkt. Auch lag um 16.03 A die CUMB gestoppt und benötigte keinen weiteren Manövrierraum.

Die Dokumentationen bestätigen aber die vorstehenden Annahmen nicht. Das Tagebuch der MVP (Havarieakte, S. 60) liefert folgenden Eintrag:

1600 A Pos $\varphi=54^{\circ} 43,8' N$ $\lambda=015^{\circ} 54,3' E$.

Diese Position muß unzutreffend sein, weil sich danach die MVP von ihrer für 15.50 A angegebenen Position (= Unfallposition) in 10 Minuten um 5216 m weiter nach Westen (in 280°) entfernt haben müßte (s. **Anlage 1**). Unterstellt man beim Eintragen eine flüchtige Schreibweise in der Längenangabe und verbessert auf

1600 A Pos $\varphi=54^{\circ} 43,8' N$ $\lambda=015^{\circ} 59,3' E$,

(obwohl für 15.00 A – jedenfalls nach dem Schriftbild – die gleiche Person die Neun als solche gut lesbar geschrieben hat), so liegt auch dieser Ort von der Unfallposition aus mit 950 m nördlich (in 13°) unrealistisch weit entfernt. Dieser Ort ist in die Detaildarstellung des Unfallgebietes eingetragen (s. **Anlage 2**).

Wenn die MVP beim Unfall um 15.50 A tatsächlich auf der im Tagebuch angegebenen Position gestanden hat und die Verunglückten zu diesem Zeitpunkt allenfalls 300 m von der MVP entfernt waren (CUMB in ca. 300 yd Querabstand von der MVP), sich andererseits die MVP aber um 16.00 A auf der o. a. – und bereits verbesserten – Position befunden haben würde, dann müßte die MVP an den Verunglückten vorbeigefahren sein, rund 670 m nördlich von ihnen stehen und diese um 16.00 A somit achteraus gehabt haben. Gemäß Havariebericht (S. 414) soll die MVP aber erst 1 Minute später – nämlich um 16.01 A – südlich von den Verunglückten etwa 700 yd entfernt gewesen sein. Auch dieses Beispiel zeigt, daß sichere Daten für eine beweisträchtige Recherche definitiv nicht vorliegen: Denn mindestens eine der beiden Eintragungen ist fehlerhaft: Ob das aber auf die erste (15.50 A), die zweite (16.00 A) oder etwa beide zutrifft, ist nicht zu entscheiden. Zieht man die einzige, nicht auf der MVP ermittelte Positionsangabe zur Kontrolle bei, nämlich die Position der CUMB, die für 14.50 Z mit $\varphi=54^{\circ} 42' N$ $\lambda=015^{\circ} 55' E$ angegeben ist, dann stellt man Erstaunliches fest: Danach hat die CUMB von der MVP zum Unfallzeitpunkt 5001 m in 241° entfernt gestanden (Havarieakte S 231 (3)). Die Verhältnisse sind in **Anlage 1** dargestellt.

Unabhängig davon, ob das MRB nun zu dem einen oder anderen Zeitpunkt aufgrund der geeigneten Lee-Lage, dem Kurs und der Position der MVP hätte ausgesetzt werden können, ist zu klären, bei welchen sonstigen Bedingungen das MRB überhaupt hätte ausgesetzt werden dürfen. Diese sind:

1. Die MVP hätte nicht mehr als 6 kn Fahrt durchs Wasser machen und
2. die Wellenhöhen hätten 1,50 Meter nicht übersteigen dürfen (siehe TDv2030/034-13, Band II, Punkt 1.1.3, Seite 130).

Zu 1. Es gibt keine beweiskräftigen Unterlagen über die tatsächlich jeweils von der MVP eingenommenen Geschwindigkeiten in den jeweiligen Abschnitten auf dem von ihr zurückgelegten Weg während ihres Drehmanövers. Die vom BMVg, FÜM III 2 mit Schreiben vom 26.02.2003 vorgelegten Berechnungen, Prinzipskizzen und Aussagen in Verbindungen mit Zeitangaben sind rein spekulativ. Zwar gibt es aufgrund des Tonmitschnittes – insbesondere jetzt nach Eingang des Behörden-gutachtens – für sekundengenau festgestellte Zeitpunkte Angaben über den Durchgang verschiedener Kurse: Doch daraus kann lediglich die Drehgeschwindigkeit in Grad pro Sekunde ermittelt werden aber nicht die Schiffsgeschwindigkeit, die eines der beiden überhaupt wesentlichen Kriterien für das sichere Aussetzen des MRB darstellt. Zumindest benötigt man also zu jeder Kursangabe entweder eine eindeutig zuzuordnende Angabe über die momentane Schiffsgeschwindigkeit (die Ablesung der Fahrt ist auf der MVP an der Logge möglich), oder man erhält für die Zeitpunkte der Kursangaben die jeweiligen Positionen des Schiffes (das vorhandene GPS-Gerät liefert diese hochgenau über den militärisch nutzbaren P-Code), woraus ebenfalls die Schiffsgeschwindigkeit berechnet werden kann. Beides liegt aber nicht vor, wie in diesem Gutachten bereits unter Vorbemerkungen, C. 9. ausgeführt.

Die Skizze auf S. 12 des o. a. Schreibens (BMVg, FÜM III 2, vom 26.02.2003) wurde vom Unterzeichner näher untersucht. Die Ergebnisse sind in einer Tabelle zusammengestellt und als Anlage 8 beigelegt. Daraus ist ersichtlich, daß die MVP unmöglich den vorbezeichneten Weg durchlaufen haben kann, weil die Geschwindigkeitssprünge in den kurzen Zeitintervallen mit der Fregatte überhaupt nicht hätten vollzogen werden können.

Berechnet man die Durchschnittsgeschwindigkeit aus dem in der gelieferten Skizze ausgewiesenen, angeblich zurückgelegten Gesamtweg, so ergibt sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 5,9 kn. Diese korrespondiert zwar nicht mit der Aussage des Kommandanten, die MVP habe hart über Steuerbord mit einer Geschwindigkeit bis auf 20 kn gedreht, erscheint aber prima facie durchaus möglich. Doch diese Annahme stellt sich sogleich als unrichtig heraus, wenn man die Einzelgeschwindigkeiten betrachtet: Die Fregatte vermag 32,5 kn überhaupt nicht zu laufen, und es sind die Geschwindigkeitszu- bzw. abnahmen in den ausgewiesenen, kurzen Intervallen mit dem Schiff nicht erzielbar.

Darüber hinaus wurden für die jeweiligen Zeitpunkte die jeweiligen Kurse des Schiffes so angenommen, als ob sie mit der Tangente an der Bahn des Drehkreises zusammenfallen würden. Auch diese Tatsache zu unterstellen, ist unzulässig, denn die Längsachse des Schiffes bildet je nach Ruderwinkel, Schiffsgeschwindigkeit und Drehkreisphase einen unterschiedlich großen Drehwinkel aus. Dabei zeigt die Vorausrichtung des Schiffes immer zum Inneren des Drehkreises.

Für das Zeitintervall von 15:53 A bis etwa 15:56 A wurde ein ziemlich kreisförmig verlaufender Schiffsweg unterstellt. Danach hätte der taktische Durchmesser eines entsprechenden Drehkreises ungefähr 500 m betragen müssen. Derartige kleine Werte sind gemäß Manövertabelle für die MVP ausschließlich mit einer Hartruderlage zu erzielen. Nun weist das Behördengutachten vom 17.04.03 aber aus, daß gerade zu diesem Zeitpunkt, nämlich um 15:55:26 – das Ruder mitt-

schiffs gelegen hat (für wie lange läßt sich nicht feststellen), und erst auf Befehl (Abgabe um 14:55:40) schließlich um 15:55:51 als hart übergelegt quittiert wurde. Es mag nun durchaus sein, daß das Ruder vor diesem Zeitpunkt schon einmal hart über gelegt worden war, aber definitiv hat es während der angeblich am stärksten gekrümmt gezeichneten Phase mittschiffs gelegen. Jedes Schiff verliert bei Mittschiffsruderlage im Drehkreis unverzüglich Drehgeschwindigkeit.

Auch bei einem theoretisch analysierten Drehkreis müssen die einschlägigen Manöverdaten (Ruderwinkel, Voraus- und Querweg, Taktischer Drehkreisdurchmesser und die Geschwindigkeit) des Schiffes berücksichtigt werden. Das wurde aber im vorliegenden Fall mißachtet.

Zu 2. Über die Wellenhöhen gibt es zunächst die Tagebucheintragungen. Sie sind grundsätzlich als beweiskräftigste Unterlage anzusehen, insbesondere deshalb, weil die Angaben über einen Zeitraum von 6 Stunden identisch sind. Danach betrug die Wellenhöhe 1,5 m. Das zu bezweifeln attestierte der Brückenbesatzung Unfähigkeit oder bewußte Falscheintragung. In seiner schriftlichen Stellungnahme zum Unfall hat der Kommandant Wellenhöhen zwischen 1,5 und 2 m angegeben (Havarieakte S. 5), vor dem Havarieausschuß andererseits zu einem späteren Zeitpunkt mündlich einen Seegang von 2 – 3 m eingeräumt (Band II, S. 121 (4.1)), obwohl er selbst und auch der I. Offizier die Tagebucheintragungen als zutreffend unterzeichnet haben. Einige Zeugen haben diese Wellenhöhen bestätigt, andere von Höhen um 1 m gesprochen, insbesondere in Lee des Schiffes.

Sollten die Wellenhöhen 1,5 m nicht überschritten haben, wäre das Aussetzen des MRB zulässig gewesen, wenn auch grenzwertig. Bei größeren Werten hätte das Aussetzen gegen die o. a. Dienstvorschrift verstoßen.

Der Unterzeichner kann wegen der hier dargelegten Unwägbarkeiten eine gutachterlich unangreifbare Aussage über die Möglichkeit nicht abgeben, ob an einer bestimmten Stelle zu einer bestimmten Zeit das MRB hätte ausgesetzt werden können. Den im o. a. Bezugsschreiben auf Seite 10, Punkt 3. d) in Satz 1 getroffenen Aussagen, den im folgenden auf S. 10 genannten Zeitpunkten und den Angaben in den Skizzen auf den Seiten 11 und 12 stimmt der Unterzeichner nicht zu.

2. a) *Welches der beiden Schiffe (MVP oder CUMB) ist als erstes in einer für Rettungsmaßnahmen (Aussetzen des MBRs, Aussetzen von Rettungsschwimmern, Rettungsinseln pp) günstigen Position gewesen?*

Antwort 2. a): Tatsächlich war die CUMB als erstes Fahrzeug in der günstigsten Position, um Rettungsmaßnahmen auszuführen. Dies war um 15.03 ZULU (entspr. 16.03 A). Zu diesem Zeitpunkt stand das Schiff und hatte die Verunglückten 20 bis 30 m an seiner Steuerbordseite.

Die MVP scheint sich ebenfalls um 16.03 A in einer für sie günstigen Position befunden zu haben, die allerdings absolut als deutlich schlechter zu bewerten ist als die der CUMB zum gleichen Zeitpunkt.

- b) *Wie groß war der zeitliche Abstand gegebenenfalls?*

Antwort 2. b) Die CUMB und die MVP befanden sich gleichzeitig um 16.03 A in der jeweils relativ für sie günstigsten Position; insoweit besteht ein zeitlicher Abstand nicht.

c) *Wieviel Zeit hätte die MVP jeweils benötigt, um allgemein Rettungsmaßnahmen jeglicher ihr möglicher Art einzuleiten, wobei alternativ auch zu berücksichtigen ist, ob sich diese durch vorbereitende Maßnahmen (wie beispielsweise durch vorbereitendes Lösen von Verzerrungen beim MRB pp) hätten verkürzen lassen?*

Antwort 2. c): Die MVP hat versäumt, sofort beim Beobachten des Unfalls den Mann-über-Bord-Alarm auszulösen. Alle anderen sachdienlichen Maßnahmen wurden eingeleitet und durchgeführt.

d) *Hätte sich das Einleiten von Rettungsmaßnahmen durch die CUMB durch ein vorhergehendes Tätigwerden der MVP (gegebenenfalls um wieviel Minuten) verzögert?*

Antwort 2. d): Die CUMB hat unmittelbar nach dem Kentern des Bootes Mann-über-Bord-Alarm ausgelöst, unverzüglich einen Backborddreh eingeleitet und den beiden Begleitschiffen MVP und EDIN Manövrierraum abgefordert. Diesem Gesuch hatten EDIN und MVP ohne jedwede Einwände zu folgen, und beide Fahrzeuge sind der Order gefolgt. Die CUMB hat Rettungsmaßnahmen vor der MVP eingeleitet, so daß diese vor der CUMB folglich nicht tätig werden konnte.

3. *Hätte das Auslösen der Rolle „Mann über Bord“ bewirkt, daß das MRB zum Zeitpunkt seiner ersten Einsatzmöglichkeit (Zeitangabe) einschließlich des Sanitäters vollständig besetzt gewesen wäre?*

Antwort 3.: Das Auslösen der Rolle „Mann über Bord“ auf der MVP hätte wegen des an jeder Stelle im Schiff hörbaren Alarms bewirkt, daß der Sanitäter sich sofort an die ihm zugewiesene Stelle – nämlich das MRB – zu begeben gehabt hätte. Durch Ortsbesichtigung ist bereits am 01.08.2002 festgestellt worden, daß der Sanitäter an seinem damaligen Standort die Ansage durch die SLA nicht hören konnte (Band II, S.126 f).

Die erste Einsatzmöglichkeit des MRB sieht der Unterzeichner nach Aktenlage um 16.03 A, wie ausführlich unter Antwort 1. b) bb) dargelegt. Zu diesem Zeitpunkt war aber die Bootsbesatzung komplett am Einsatzort, so daß die Unterlassung des Alarms letztlich eine negative Beeinträchtigung auf die Gesamtsituation nicht verursacht hat.

4. *Hätte das Auslösen der Rolle „Mann über Bord“ im Hinblick auf die konkrete Situation an Bord nachteilige Auswirkungen gehabt (ggf. welche)?*

Antwort 4.: Nachteilige Auswirkungen des Mann-über-Bord-Alarm, gegeben in einer Mann-über-Bord-Situation, dürfen auf das in der Bootsrolle vorgeschriebene Procedere negative Auswirkungen nicht haben. Dem Argument des Kommandanten, dieser Alarm hätte einen unnötigen Stationswechsel [bei den bereits an Deck befindlichen Personen] bewirkt (Havarieakte S. 414), kann der Unterzeichner nicht folgen: Denn wenn eine zur Bootsbesatzung gehörende Person den Alarm wahrnimmt, muß sie sich sofort auf die ihr verbindlich zugewiesene Rollenposition begeben. Falls sie den Alarm nahe bei oder direkt in der Rollenposition vernimmt, kann vernünftigerweise Nachteiliges nicht entstehen.

5. a) Welche der drei Fregatten vor Ort (MVP, CUMB oder EDIN) war in der nautisch günstigsten Position, um das Manöver „Mann über Bord“ zu fahren?

Antwort 5. a): Der Begriff „nautische Position“ wird vom Unterzeichner hier nicht nur örtlich ausgelegt, sondern sehr viel umfassender: Er beinhaltet die Gesamtheit aller im System Schiff liegenden und auf es wirkenden, momentan herrschenden Bedingungen. Berücksichtigt werden hier – soweit erfaßbar und von Bedeutung – seemännische Aspekte, das Wetter, die Seegangsverhältnisse, die Lage im Verband, der Manövrierraum, die Manövrierfähigkeit, ferner insbesondere die technischen Bedingungen sowie die organisatorischen und hierarchischen Verhältnisse, also solche, die die Befehlsstruktur und damit das nautische Funktionieren des Schiffes betreffen.

Danach hatte die MVP die günstigste Position.

Der Kommandant befand sich auf der Brücke, die Kommandostrukturen waren hierarchisch klar geordnet, die Brückenbesatzung komplett, das Schiff war voll manövrierfähig, die Lage im Verband war im Hinblick auf das bei diesem Wind zu fahrende Steuerbordmanöver in Anlehnung an den Guantanamo-Turn (auch Single-Turn mit einer Kursänderung von ca. 270°) optimal, und die Fregatte hätte bei Bedarf auf weniger als eine Schiffslänge aufgestoppt werden können. Das MRB war zwar nur für Wellenhöhen bis 1,50 m zugelassen, aber laut Tagebucheintragen herrschten zum Unfallzeitpunkt größere Wellenhöhe nicht. Danach war das MRB für die Fremdrettung zumindest grenzwertig verfügbar, auf jeden Fall in der Endphase und in Lee der MVP auf kurze Distanzen. Allerdings war das Speedboat nicht einsatzbereit.

Auf der CUMB befand sich der Kommandant nicht an Bord, es bestand eine poröse Kommandostruktur in vielerlei Hinsicht (Band II, S 5, S. 30 (86), S. 31 (88), S. 33 (99)), dem diensthabenden Wachoffizier mangelte es an der Brückenführungs-erlaubnis (S. 8 (5)), das Schiff lief nur auf seiner Steuerbord-Welle (Bd. II, S. 30 (85)), war demnach nur beschränkt manövrierfähig, und es konnte nur einen Backborddreh, also mit dem Wind ausführen, wo zusätzlich Raum und Zeit (Bd. II (15) verloren gehen. Wegen der Aufnahme der Verunglückten an der Steuerbordseite, mußte sich zwingend nach dem Backborddreh eine weitere Drehung, nämlich nach Steuerbord, anschließen (was geschehen ist). Die CUMB konnte die Geschwindigkeit nicht wesentlich verringern, ohne die Backbord-Welle zu blockieren und unkontrolliert aus dem Ruder zu laufen (Bd. II, S.23 (55) und (56)). Zur Fahrt-erhöhung mußte erst die Backbord-Maschine gestartet werden, was den Drehkreisdurchmesser erhöht, weil das Steuermoment geringer ist als mit zwei angetriebenen Schrauben und zwei angeströmten Rudern. Darüber hinaus wurde der Manövrierraum an beiden Seiten des Schiffes noch von der MVP und der EDIN eingeschränkt, und das eigene Boot war verloren.

Objektiv hatte die CUMB eine deutlich schlechtere nautische Position als die MVP.

Die EDIN soll sich etwa 800 m achteraus und leewärts von den Verunglückten befinden haben. Sie hätte mit erhöhter Fahrt an die Verunglückten heranmanövrieren können, nahebei aufstoppen und die Rettung mit ihrem Speedboat organisieren können – was in ähnlicher Weise geschehen ist. Ihr Speedboat tauchte aber erst um 16.07 A bei den Verunglückten auf: Das mag darin begründet sein, daß die EDIN zunächst der CUMB Raum geben mußte und sich dabei zwangsläufig weiter leewärts nach Backbord manövrierte.

Dennoch: Ihre Position scheint immerhin nautisch besser gewesen zu sein als die der CUMB, gleichwohl nähere Beurteilungskriterien nicht vorliegen. Insbesondere läßt sich über die Manövrierfähigkeit keine Aussage machen.

b) Wie hätte die zeitliche Abfolge ausgesehen, wenn dieses Schiff nicht die CUMB gewesen wäre?

Antwort 5. b): Wenn die CUMBERLAND, die ja nach Auffassung des Unterzeichners nicht in der besten nautischen Position war, die Aktion der MVP übertragen hätte, dann hätte diese in der Weise, wie unter der Antwort zu Frage 1. a) aa) dargelegt, verfahren müssen, um ein optimales Ergebnis zu erzielen.

6. *Ist ein Aussetzen des MRBs bei den am 06. März 2002 herrschenden Wetterverhältnissen nur in einer Lee-Position möglich gewesen?*

Antwort 6.: Es ist eine seemannschaftlich gesicherte Erkenntnis, im offenen Seeraum ein Boot mit Zweipunktaufhängung grundsätzlich auf der Leeseite eines Schiffes auszusetzen. Nur in besonderen Fällen kann davon abgewichen werden, z. B. bei ganz kleinen Windstärken ohne nennenswerte Windsee, oder wenn das Schiff nur über ein Boot auf der Luvseite verfügt, selbst manövrierunfähig ist und ein Fall von Eigenrettung vorliegt.

Bei den herrschenden Bedingungen war ein Aussetzen des MRB nur auf der Lee-Seite der MVP sicher.

Boote mit Einpunktaufhängung sind grundsätzlich etwas besser gestellt als die vorgenannten: So hat die CUMB das Speedboat der EDIN bekanntlich mit dem Verunglückten *Paul* erfolgreich an ihrer Luvseite an Bord genommen und zur Abbergung des Verunglückten *Ireson* auch wieder an ihrer Luvseite ausgesetzt.

7. *Bis zu welchen Wetter- und Seeverhältnissen ist der Einsatz*

- a) des MRBs der MVP und
b) eines Speedbootes*

überhaupt möglich gewesen?

Antwort 7. a): Das MRB der MVP kann gemäß TDv 2030/034-13, Ausgabe Juli 1994, Punkt 1.1.3 bis zu einer Schlagseite von 20 Grad zu jeder Seite und 10 Grad Trimm bis zu einer Wellenhöhe von maximal 1,5 m sicher aus- und eingebracht werden. Bei aufrecht schwimmendem Schiff auf offener See kann die Motor-Pinasse [MRB] bis zu einer Schiffsgeschwindigkeit von 6 kn aus- und eingesetzt werden (s. Band II, S.130).

Der ständige Befehl F 123 Nr. 509, Stand Februar 2003, enthält auf S. I – 509 – 4 unter dem Punkt 3.3.1 (s. Aktenkonvolut 3) sogar die folgende, erheblich weiter verschärfte Anweisung „Zum Aussetzen des Motorrettungsbootes macht das Schiff Lee und reduziert die Geschwindigkeit auf unter 4 Knoten“.

Ein erfahrener Bootsführer vermag möglicherweise bei größeren Wellenhöhen als 1,5 m das MRB sicher in der See zu manövrieren, aber dazu muß das Boot zunächst sicher ausgebracht worden sein. Diesen Aussetzvorgang als solchen schließt aber die TDv 1994 definitiv aus.

Antwort 7. b): Über das Speedboat, in der Ausnahmegenehmigung mit „Motorboot, See“ bezeichnet, liegen dem Unterzeichner Betriebsanweisungen des Herstellers nicht vor, ebenso nicht Dienstanweisungen der Bundesmarine. Dennoch kann festgestellt werden, daß die Einpunktaufhängung das Aussetzen des Bootes durchaus bei größeren Wellenhöhen als 1,50 m ermöglichen kann (siehe hierzu Antwort zu Frage 6, letzter Satz).

8. *Wie ist die Einsatzmöglichkeit des MRBs unter den am Unfallort und zum Unfallzeitpunkt herrschenden Wetter- und Seeverhältnissen zu beurteilen in Bezug*

a) auf das Aussetzen des Bootes,

b) auf die Manövrierfähigkeit des Bootes,

c) auf ein Einholen des Bootes und

d) auf andere Maßnahmen, falls ein Einholen des Bootes wegen der Gefahr für Besatzungsmitglieder nicht möglich gewesen wäre, beispielsweise in Schlepp nehmen pp?

Antwort 8. a): Die Tagebucheintragen weisen Wellenhöhen von 1,5 m aus. Bei guter Lee-Lage der Steuerbordseite der MVP hätte das Aussetzen also durchaus grenzwertig möglich gewesen sein müssen: Hier liegt jedoch die letzte Entscheidung beim Kommandanten, denn zu berücksichtigen sind neben den momentan herrschenden Schiffsbewegungen im Seegang auch die kurzfristigen Wind- und Wellenveränderungen hinsichtlich ihrer Stärke (böig) und Richtung im geplanten Einsatzbereich. Es kommt nicht allein auf den Zustand der See im unmittelbaren Lee-Bereich des Schiffes an, sondern im wesentlichen in dem Seeraum, den das MRB anschließend befahren soll, selbst dann, wenn dieser nur wenige 100 Meter vom Schiff entfernt ist.

Der deutsche Havarieausschuß hat zwar die Tagebucheintragen von 1,5 m Wellenhöhe in seinen Bericht übernommen (Havarieakte S. 416 (2.3)), bereits aber im folgenden Absatz 2.4 – wohl aufgrund von Zeugenbefragungen – kurze, steile Wellen mit Höhen von 2 – 3 m unterstellt. Die vorstehend zitierte TDv verbietet bei diesen Wellenhöhen das Aussetzen des MRB selbst bei guter Leelage der Steuerbordseite.

Dem Havarieausschuß muß bekannt sein, daß die Fregatten der Klasse 123 ohne einsatzbereite Bootsaussetzvorrichtung für das „Motorboot, See“ gemäß Ausnahmegenehmigung nur unter der Bedingung am Seeverkehr teilnehmen dürfen, wenn das an Bord mitgeführte Motorrettungsboot (MRB) und seine Aussetzvorrichtung uneingeschränkt einsatzbereit sind (Havarieakte S. 108).

Bei Wellenhöhen von über 1,50 m darf die Fregatte nach der in Antwort 7 a) zitierten TDV überhaupt nicht mehr am Seeverkehr teilnehmen, weil ihr MRB nicht sicher zu Wasser gebracht werden kann und ein Rettungseinsatz mit diesem Boot nach einer internen Dienstvorschrift demzufolge definitiv unzulässig ist.

Antwort 8. b): Über die Manövrierfähigkeit dieses Bootes, insbesondere auf offener See bei schlechtem Wetter kann der Unterzeichner keine Angaben machen. Dazu sind die Ergebnisse umfangreicher Seebetriebsversuche vorzulegen.

Antwort 8. c): Für das Einholen des Bootes gelten grundsätzlich die gleichen Bestimmungen (siehe o. a. TDv) wie für das Aussetzen. Das seemännische Können und die daraus resultierenden Verhaltensweisen der mit dem Einholen eines Bootes befaßten Besatzungsmitglieder auf nicht vorhersagbare, kurzfristige Schiffsbewegungen oder Wind- und Wellenveränderungen haben entscheidenden Einfluß auf die Sicherheit dieses Vorgangs. Erfahrungsgemäß gestaltet sich das Einholen eines Bootes immer schwieriger als dessen Aussetzen.

Antwort 8. d): Falls das MRB mit den Verunglückten an Bord nicht hätte eingeholt werden können, hätten diese je nach Lage mittels des Rettungsgalgens, Stretchers oder Kletterrettungsnetzes übernommen werden müssen. Rettungsschwimmer müßten ggf. beteiligt werden. In jedem Falle hätten die Verunglückten und die Bootsbesatzung das MRB zu verlassen gehabt, wenn dieses mangels eines sicheren Einholens ins Schlepp hätte genommen werden müssen.

e) Wäre es im Fall d) möglich gewesen, die Besatzungsmitglieder des Bootes einschließlich aus dem Wasser gefischter Unfallbeteiligter ggf. mit Hilfe von Rettungsschwimmern pp an Bord der MVP oder eines der beiden anderen Schiffe zu nehmen?

Antwort 8. e): Die Frage kann gutachterlich nicht eindeutig beantwortet werden. Die Besatzung der MVP muß über den Einsatz der Rettungsmittel situationsbedingt an Bord entscheiden und aus den zur Verfügung stehenden Mitteln das bestgeeignete einsetzen.

9. *Welches andere Rettungsmittel als das MRB und das nicht einsetzbare Speedboat der MVP hätte sich gegebenenfalls nach Eintreten des Rettungsfalles als angemessenes Mittel angeboten?*

Antwort 9.: Weitere eigene Rettungsmittel als die mehrfach in diesem Gutachten genannten standen der MVP nicht zur Verfügung. Die MVP hätte aber eine Notmeldung absetzen können, die einen Rettungsalarm an der Küste auslöst. In der Nähe befindliche SAR-Hubschrauber, die auf die Seenotrettung spezialisiert sind, hätten u. U. den Unfallort schneller erreichen können als der 40 sm entfernte Helikopter *Merlin*, der um 15.15 ZULU am Unfallort eintraf.

Wann hätte dieses Mittel eventuell eingesetzt werden können?

Antwort: Der Alarm hätte frühestens sofort beim Erkennen der Kenterung abgesetzt werden können.

Der nächste SAR-Hubschrauber befand sich nach schriftlicher Auskunft des Flottenkommandos vom 28.03.2003 (**Anlage 9**) zur Unfallzeit um 14.51 ZULU zwischen dem Flugplätzen Barth und Warnemünde, die vom Unfallort 117 sm bzw. 141 sm entfernt sind. Die Transferzeit hätte nach Auskunft zwischen 30 und 45 Minuten gelegen. Damit hätte der SAR-Hubschrauber in jedem Fall den Unfallort später als der dort bereits aktiv in die Rettungsaktion involvierte *Merlin* (15.17 ZULU) erreichen können. Dieses mögliche Rettungsmittel hätte folglich den tatsächlichen Ablauf nicht beeinflussen können. Insoweit folgt der Unterzeichner den Angaben des BOI (Band II, S. 27 (73) nicht.

Was für Manöver hätten dafür gegebenenfalls durchgeführt werden müssen?

Antwort: Die entsprechenden Manöver hätten mit dem SAR-Hubschrauber situationsbezogen abgesprochen werden müssen.

Hätte sich eventuell dadurch die Einleitung des Rettungsmanövers durch die CUMB, die ein vorübergehendes Abdrehen der MVP gefordert hatte, (um wieviel Zeit genau) verzögert?

Antwort: Eine Verzögerung für die CUMB hätte sich nicht ergeben.

Was hätte dies für zeitliche Folgen auf den gesamten Rettungsverlauf gehabt?

Antwort: Diese Teilfrage ist vom Bezug her an dieser Stelle nicht zu beantworten.

10. *Wie lange hätte jeweils das MRB nach einem Aussetzen benötigt, um zur Unfallstelle zu gelangen?*

Antwort 10.: Diese Frage ist gutachterlich nicht beweiskräftig zu beantworten: Es mangelt entweder an den exakten Positionsangaben für die MVP und die Verunglückten oder an einer exakten Entfernungsangabe für die Strecke von der MVP zu den Verunglückten.

Überschlägig gilt: 1.) Dauer für das Aussetzen des MRB: 2 Minuten.
2.) Geschwindigkeit des MRB durchs Wasser im Durchschnitt (Ablegen, Anfahren, Kurs einsteuern) etwa 6 kn entspr. 3 m/s.
3.) Fahrt-Dauer von der MVP bis zu den Verunglückten: Nötig sind pro 100 m Entfernungsbewältigung ca. 35 bis 45 Sekunden, je nach Fahrtrichtung mit oder gegen die See.

11. *Wann und unter welchen Voraussetzungen wäre es möglich gewesen, daß das MRB innerhalb von 20 Minuten den Soldaten Schefelmeier hätte aus dem Wasser holen können?*

Antwort 11.: Wenn die Fregatte CUMB in realistischer Einschätzung ihrer eigenen beschränkten nautischen Gesamtkompetenz den Rettungseinsatz sofort der MVP übertragen hätte, und deren Kommandant so gehandelt hätte, wie in diesem Gutachten unter 1. a) aa) erläutert ist, hätte nach Einschätzung des Unterzeichners die Fregatte MVP sich in rund 10 Minuten ab Unfallzeitpunkt an die Verunglückten heranmanövrieren können.

Die Übernahme der Verunglückten aus dem Wasser hätte sodann alternativ mittels Schwimmer, Rettungsgalgens, Stretchers, Kletterrettungsnetzes oder des MRB ab 16.01 A erfolgen können.

E. Erklärung

Ich versichere, das vorstehende Gutachten nach bestem Wissen und Gewissen, neutral und allein von den Fakten der Gerichtsakten, den genannten sonstigen Unterlagen und von seemännisch allgemein anerkannten Regeln ausgehend erstellt zu haben.

26789 Leer, 12. Mai 2003


.....
J. P. Ebel

9 Anlagen