

Ermittlungen nach Unglück auf der "Polarstern" laufen an

Bereits am Montagabend (04.08.2008) wurden 24 Passagiere der Katamaranfähre „Polarstern“ bei schwerer See vor Langeoog zum Teil schwer verletzt. Bei der Suche nach der Ursache für das Unglück gab es Verzögerungen. Die für solche Unfälle zuständige Untersuchungsbehörde wurde erst am Dienstag früh von der Polizei über dem Vorfall informiert.

Nun hat die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung mit Sitz in Hamburg ihre Ermittlungen aufgenommen.

Anders als angenommen verlieren die Ermittler durch die verspätete Meldung aber keine Informationen. "Wir hatten zunächst befürchtet, dass der Datenschreiber des Katamarans nach zwölf Stunden bereits gelöscht ist", sagte Jürgen Albers der stellvertretende BSU-Leiter. Die "Polarstern" habe ein solches System aber nicht.

Nach Ansicht des Hamburger Unternehmers und früheren Reeders Arne Weber, der vor gut zehn Jahren den ersten Helgoland-Katamaran einsetzte, ist es „absolut in Ordnung“, dass ein Katamaran bei 2,50 Meter hohen Wellen im Einsatz ist. „Leichtfertig hat die Reederei nicht gehandelt“, sagte er. Die Nordsee sei allerdings höchst unberechenbar, weil es bei schwerer See immer wieder die plötzliche Gefahr von „Riesenwellen“ gebe. Möglicherweise sei das Stück Reeling angerostet gewesen.

Wartungsfehler scheiden nach Ansicht der Sprecherin der Reederei des Katamarans als Unglücksursache aus. Das Schiff sei vorschriftsmäßig jährlich in der Werft. „Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass da was war“, sagte Corina Habben. Denkbar sei höhere Gewalt. Nach Angaben der Reederei ist der in Australien gebaute, 10.000 PS starke Katamaran sieben Jahre alt. Er wurde von der Reederei AG Ems im April 2001 getauft. Die Fähre mit Platz für mehr als 400 Passagiere läuft die Inseln Helgoland, Borkum, Norderney und die Stadt Emden an. Heimathafen ist Borkum. Die „Polarstern“ ist 45 Meter lang, mehr als 12 Meter breit und hat einen Tiefgang von 2,06 Metern. Sie erreicht eine Geschwindigkeit von 42 Knoten, das entspricht mehr als 70 Kilometern pro Stunde.

Bis zur Klärung der Unglücksursache darf die «Polarstern» nicht auslaufen. Bereits am Dienstag waren in dem Katamaran Beweise zu Kurs und Fahrt gesichert worden. Außerdem hole man weiterhin Wetternachrichten vom Unglücksabend ein. Auch Mitarbeiter der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) haben das Schiff bereits untersucht, müssen aber wohl eine zweite Untersuchung vornehmen.

Die Aufgabe der BSU besteht unter anderem darin, herausfinden, ob technische Mängel, menschliches Versagen oder aber auch das schwere Wetter zu dem Unfall führten.

Die Reederei AG Ems hatte nach ersten eigenen Angaben kein Versagen ihres Kapitäns gesehen. Am Dienstag hatte die Reederei erklärt, die Vorhersagen für Montagnachmittag hätten "nordwestliche Winde der Stärke 6 bis 7 mit signifikanten Wellenhöhen bis 2,50 Meter" erwartet.

Vor dem Ablegen erkundigt sich die Crew normalerweise beim Helgoländer Hafenmeister nach den jüngsten Werten der Messbojen. Das gelte besonders, wenn die Wetterlage kritisch sei. Die Hafenmeisterei auf Helgoland wollte sich am Mittwoch auf Anfrage allerdings nicht dazu äußern, ob nach aktuellen Wellenhöhen gefragt worden war.

Die Reederei AG Ems hat auch am Mittwoch das Handeln ihres Kapitäns verteidigt, der am Montagnachmittag die Fähre «Polarstern» trotz einer angekündigten Windstärke sieben von Helgoland in Richtung Ostfriesland hatte auslaufen lassen. «Die Angaben des Wetterdienstes waren so, dass es vertretbar war, auszulaufen», sagte die Sprecherin der Reederei. Er hat eine "Ermessensentscheidung" getroffen. Aufgrund der aktuellen Wettermeldungen habe der Kapitän entschieden, Helgoland 40 Minuten vor dem Fahrplan zu verlassen. Er habe gehofft, die Insel Norderney noch bei günstigeren Wetterbedingungen zu erreichen. Der Seegang habe später zugenommen. «Dass sich das so entwickelt, konnte er nicht absehen», so die Sprecherin. Wie alt die jüngsten Wetterinformationen des Kapitäns waren, konnte die AG Ems bis Mittwochabend nicht in Erfahrung bringen.

Nach Angaben des Germanischen Lloyd, der die "MS Polarstern" klassifizierte, ist das Schiff für eine maximale Wellenhöhe von 2,50 Meter gebaut. Laut Reederei nahm der Seegang auf der Rückreise zu und der Kapitän passte die Geschwindigkeit dem Wetter so an, dass er nur noch mit etwa halber Fahrt entsprechend rund 18 Knoten unterwegs war.

Dem BSH liegen nach Angaben von Sprecherin Gudrun Wiebe Messwerte vor, wonach die Wellen bei Helgoland eine Höhe von 2,69 Metern (16.34 Uhr) und bei Borkum von 2,22 Metern (17.36 Uhr) hatten. Dabei handele es sich um «noch unkorrigierte Daten», sagte Wiebe. Aufgrund des «sehr variablen Seegebietes» sei es nicht zwingend, dass die Werte direkt an der Unglücksstelle ähnlich waren. Dort hat das BSH keine Messstation.

Sowohl die BSU als auch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) wiesen inzwischen jedoch Medienberichte zurück, wonach die Wellen beim Auslaufen des Bootes eine Höhe von 3,20 Meter erreicht hatten.

Derweil haben zwei BSU-Experten die Untersuchungen an der «Polarstern» beendet. Der stellvertretende BSU-Leiter Jürgen Albers sagte, es gebe «derzeit noch keine konkreten Ergebnisse».

Es müssten zunächst alle Daten bewertet werden. Ferner werden die Befragungen der Besatzung und der Passagiere berücksichtigt. Die Besatzung habe zwei Monate Zeit, Stellung zu dem BSU-Bericht zu nehmen. Spätestens zwölf Monate nach dem Vorfall muss die Bundesstelle den Bericht veröffentlichen. Albers hält es für realistisch, dass die Ergebnisse noch vor der im April 2009 beginnenden neuen Saison freigegeben werden. Einen vergleichbaren Unglücksfall hat es laut Albers in Deutschland noch nicht gegeben. Gewöhnlich seien zweieinhalb Meter hohe Wellen für Boote wie die «Polarstern» mit einem schätzungsweise drei Meter hohen Mitteldeck «nicht problematisch».

Ein Sprecher der Auricher Staatsanwaltschaft sagte, bei den Ermittlungen gegen den Kapitän handle es sich um ein routinemäßiges Vorgehen. Laut Haben sind die Vorwürfe gegen den 27-Jährigen nach derzeitigem Erkenntnisstand haltlos. Das Auslaufen des Schiffs bei vorhergesagten zweieinhalb Meter hohen Wellen sei «im Rahmen gewesen». Die tatsächliche Wetterlage sei «deutlich schlimmer gewesen», sagte Haben. Sie widersprach zudem Medienberichten, wonach die Reederei Wartungsintervalle nicht eingehalten haben soll.

Unklar bleibt, warum der Notruf in der Rettungsleitstelle erst um 19.39 Uhr einging - beinahe zwei Stunden nach dem Unglück. Ein Notarzt sei zufällig an Bord gewesen und habe Erste Hilfe geleistet, so dass wir uns vorstellen könnten, dass der Kapitän davon ausging, die Lage mit „Bordmitteln“ in den Griff zu bekommen. Die Wasserschutzpolizei Emden erhielt die ersten "vagen Kenntnisse" gegen 19.55 Uhr. So startete ein Rettungshubschrauber des ADAC und ein Boot der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger erst nach 20 Uhr. Vielleicht war zu dieser Zeit abzusehen für den Kapitän, dass er doch Unterstützung von Land benötigte.

Der BSU-Untersuchungsbericht bleibt abzuwarten.

Bremen, 07.08.2008