



Das abgebrochene Bugvisier der «Estonia» wird im November 1994 geborgen.

JAAKKO AVIKAINEN / EPA

«Estonia» – eine fatale Verkettung von Umständen

Taucher haben am Wrack der Ostseefähre «Estonia» eine markante Beschädigung entdeckt. Erste Berichte lassen Spektakuläres erwarten. Die wissenschaftliche Rekonstruktion aber ist solide. Gastkommentar von Marcel Schütz

Lange wurde das Risiko einer Eskalation des Karabach-Konfliktes von der internationalen Gemeinschaft unterschätzt. Die Vermittlungsversuche der OSZE-Minsk-Gruppe dienten an erster Stelle der Wahrung des Status quo, in der Hoffnung, die Kampfbereitschaft an den Frontlinien dauerhaft entschärfen zu können. Das gewaltsame Wiederaufblenden des Krieges am 27. September offenbarte allerdings eine andere Realität: Die Konfliktparteien haben sich in den vergangenen Jahren nach und nach in eine Sackgasse manövriert, die für beide Seiten schmerzhaft ist. Armenien und Aserbaidschan haben sich zwar am 10. Oktober in Moskau auf eine temporäre «humanitäre Waffenruhe» geeinigt. Doch wurde diese schnell wieder brüchig. Der weitere Verlauf der Kriegshandlungen bleibt offen.

Während die Welt die Konfliktparteien mit Friedensappellen an den Verhandlungstisch zu bringen versucht, blockt Ankara diese Bemühungen ab. Erdogan fordert den aserbaidischen «Bruder» demonstrativ auf, keinerlei Kompromisse einzugehen, und sichert dabei Unterstützung jeglicher Art zu. Damit verleiht er dem Konflikt eine neue Dimension und lässt die unmittelbare Mitverantwortung der Türkei an der gewaltsamen Eskalation als unbestritten erscheinen.

Dem benachbarten südlichen Kaukasus kommt in der türkischen Aussenpolitik generell eine wichtige Rolle zu. Bereits nach dem Zerfall der Sowjetunion versuchte die Türkei, eigene Machtpositionen mit pantürkischer Ideologie in der Region aufzubauen. Diese Ambitionen erwiesen sich allerdings als allzu ehrgeizig. Der Türkei fehlten regionale Ressourcen sowie konkrete Handlungsansätze, um Moskau bei der Wiederbelebung seiner Vorherrschaftsansprüche auf Augenhöhe zu begegnen. In den Folgejahren intensivierte Ankara die wirtschaftspolitische Kooperation mit Baku und Tbilissi. Nach und nach verschaffte es sich parallel

Gefährliches Spiel der Türkei im Kaukasus

Seine neosmanischen Ambitionen lebt der Präsident Erdogan nun auch im Südkaukasus aus. Dass er in Nagorni Karabach jihadistische Kämpfer aus Syrien ins Spiel bringt, birgt ruinöse Risiken. Gastkommentar von Shushanik Minasyan

sicherheitspolitische Bewegungsräume. Insbesondere die militärpolitische Partnerschaft mit Baku wurde vorrangig aufgebaut.

In den vergangenen Jahren ist der Ton Ankaras aggressiver geworden. Erdogan beansprucht die Mitbestimmung im regionalen Geschehen, aber vor allem im Karabach-Konflikt. Die politische Solidarisierung mit Baku in diesem Konflikt sollte aber nicht als moralische Verpflichtung gegenüber dem religiös nahestehenden Partner verstanden werden. Ankara benutzt die Schutzmachtfunktion grund-

Auch nach einem Vierteljahrhundert bleibt der Untergang der «Estonia» einer der ominösesten Unfälle auf hoher See und der grösste der zivilen Schifffahrt nach jenem der «Titanic». Wie konnte die Fähre in der Nacht zum 28. September 1994 auf halber Strecke zwischen Tallinn und Stockholm sinken und 852 Passagiere in den Tod reissen? Die empirische Erklärung lautet, dass das Bugvisier in stürmischer See abbrach, wodurch das Fahrzeugdeck geflutet wurde, das Schiff krängte und schliesslich durchkenterte. Es gab mehrere Untersuchungen. Bis heute kursieren Verschwörungsthesen. Eine Beteiligung von Geheimdiensten, Terrorismus sowie der Transport brisanter Fracht, die den Unfall verursachte oder die nicht publik werden soll, zählen zu den Erklärungen.

Anfänglich hielt sich die alternative Annahme, das Schiff sei nicht (nur) durch Materialermüdung, sondern auch durch Fremdeinwirkung, eine Explosion oder eine Kollision, beschädigt worden. Die TU Hamburg und die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt rekonstruierten 2007 nach einer Ausschreibung der schwedischen Regierung den Untergang mittels technischer Berechnungen und Modellversuchen. Aus der Lage des Schiffes am Meeresgrund und anhand der Beschreibungen von Zeugen konnte der Sinkvorgang modelliert werden. Ergebnis: Untergang und Lage des Schiffes sind durch den Verlust des Bugvisiers und einen bestimmten Hergang zu erklären.

Nun schlägt die «Estonia» wieder Wellen. Taucher haben am Wrack Aufnahmen gemacht, die ein grösseres Loch zeigen. Es gingen Stimmen durch die Presse, ein fehlendes Puzzelstück sei zu erwarten. Gar von einem U-Boot ist die Rede. Estland kündigte an, zusammen mit Schweden und Finnland den Fall neu aufzurollen.

Für die Forscher der TU ist die Aufregung nicht plausibel. Es handele sich um eine irrtümliche Interpretation der Entstehung des Schadens. An der TU geht man davon aus, dass das Loch – nach bisherigem Filmmaterial ein scharfkantiger Riss – durch das Überfahren des Bugvisiers entstanden ist, wie Stefan Krüger, Professor am Institut für Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit, in einem Fachgespräch berichtet.

Vor dem Abriss befand sich das Bugvisier in verdrehter Lage, die Ecken scheinen zum gefilmten Schaden zu passen. Der Riss könnte übersehen worden sein, er wurde mit der Zeit freigeschwemmt, oder man hat ihm bei ersten Erkundungen keine nähere Beachtung geschenkt. Ein begleitender Einfluss auf das Geschehen sei möglich, auch wenn man hier über die «zweite Nachkommastelle» spreche, so Krüger. Für die Ursache selbst ist dies unwesentlich. Kollisionen mit Schiffen sind auszuschliessen.

Neben den maritim-physikalischen Befunden muss der breitere Kontext gesehen werden. Der Fährentyp wies bereits Probleme auf. Grosse Bugvisiere ermöglichen zügige Auf- und Abfahrt. Solche Öffnungen in Verbindung mit weiten Ladeflächen und leicht beweglichen Objekten darauf bergen Risiken. Eindringende Wassermassen haben freie Bahn und können innert kurzer Zeit zur Schlagseite führen, wodurch weitere Öffnungen unter die Wasserlinie geraten und zusätzliche Flu-

Die «böse Banalität» des Unfalls dürfte ein Grund sein, weshalb sich ein Bedürfnis nach alternativen Erklärungen hartnäckig hält.

tungen ermöglichen. Bereits mehrere dieser Fähren waren gesunken oder gekentert.

Die «Estonia» sank schliesslich über das Lüftungssystem. Doch dem Szenario gingen fatale Umstände voraus. Die Konstruktion des Visiers war nicht auf die reale Beanspruchung ausgelegt, und die Verriegelung war stark vorgeschädigt, was einen sicheren Verschluss nicht mehr garantierte. Es soll gar mit Hämmern und Muskelkraft nachgeholfen worden sein. Gewiss haben schlampige Improvisation und Wartung die Materialermüdung beschleunigt.

Eine Verkettung unheilvoller Umstände führte dann zur Katastrophe. Das de facto nicht mehr see-tüchtige Schiff fuhr im Herbststurm bei hohem Wellengang mit hohem Tempo durchs Meer. Unter der Wucht der aufschlagenden Wellen gab das marode Visier allmählich nach. Evakuierungen fielen weitgehend aus. Aufgrund der Innenkonstruktion der Fähre war bei Schräglage einem Grossteil der Passagiere die Flucht aufs Deck nur schwer möglich.

Es ist nicht auszuschliessen, dass die «Estonia» heikle Fracht transportierte. Auch wurden die ersten Ermittlungen teilweise als unprofessionell bemängelt. Aktivitäten nach dem Unglück – man wollte das Wrack eilig mit Kies und Beton zuschütten – befeuerten die Gerüchte. Doch diese Begleit-aspekte sind nicht mit den genuin technischen Ursachen zu verwechseln.

Im Ergebnis ist der Untergang der «Estonia» als Folge einer Verkettung regulatorischer, organisatorischer und materialer Schwachstellen zu verstehen. Diese «böse Banalität» dürfte ein Grund sein, weshalb sich ein Bedürfnis nach alternativen Erklärungen hartnäckig hält; allzumal bei den Betroffenen, für die externe Faktoren auch eine entlastende Rolle spielen können. Derartige Befindlichkeiten sind menschlich nachvollziehbar, für die wissenschaftliche Bewertung sind sie aber gleichwohl ungeeignet. Es bleibt abzuwarten, wie die abermalige Untersuchung beschaffen sein wird. Die Forschung wird den Fall im Blick behalten.

Marcel Schütz ist Research Fellow an der Northern Business School in Hamburg und lehrt Soziologie an der Universität Bielefeld.

Klar ist, dass jede Waffenlieferung in ein Krisengebiet grundsätzlich die Gefahr birgt, die Gewalt weiter eskalieren zu lassen. Vor dem Hintergrund der weiterhin aktiven islamistischen Szene im Nordkaukasus birgt die Einbeziehung radikalislamischer Kräfte in diesen Konflikt allerdings ruinöse Risiken. Zwar agiert die neue Generation nordkaukasischer Jihadisten hauptsächlich auf afghanischem Kriegsschauplatz, einige Kämpfer sind jedoch weiterhin im Nordkaukasus aktiv. Das zeigte sich bereits bei gewaltsamen Zwischenfällen im Jahr 2016/17 in Tschetschenien. Der Südkaukasus bietet ein ideales Rückzugsgebiet und einen Nährboden für die extremistischen und radikalislamistischen Akteure.

Mit dieser neuen Dimension des Karabach-Konfliktes steigt die Gefahr, dass sich die gesamte Kaukasusregion zur Hochburg jihadistischer Gruppierungen entwickelt. Moskau versucht bereits mit konkreten Massnahmen, diese Entwicklung einzudämmen. Erst kürzlich wurde ein hochrangiger Militärbeamter, Sergei Melikow, zum Regierungschef der an Aserbaidschan angrenzenden Republik Dagestan ernannt. Melikow war eine zentrale Figur in der russischen Terrorismusbekämpfung sowie der Gründung der russischen Nationalgarde.

Die drohende Instabilität der Region bringt auch die EU in ein Dilemma. Die bisher vorhandenen Demokratisierungstendenzen können von radikalen Kräften unterlaufen werden. Vor allem für das multiethnische Georgien stellt eine derartige Entwicklung ein ernsthaftes Sicherheitsrisiko dar. Die Ausbreitung des radikalen Islamismus im Schwarzmeerraum wird für Brüssel eine Herausforderung besonderer Art werden.

Shushanik Minasyan ist Politikwissenschaftlerin an der Universität Bonn mit dem Forschungsschwerpunkt Südkaukasus, Kaspischer Raum sowie Europäische Aussen- und Sicherheitspolitik.