



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Untersuchungszwischenbericht 138/22

Sehr schwerer Seeunfall

**Person über Bord mit Todesfolge
an Bord der Segelyacht SPEEDY GO
auf der Flensburger Förde am 8. April 2022**

24.02.2023

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 Satz 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Der vorliegende Untersuchungszwischenbericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungszwischenberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg



Direktor: Ulf Kaspera
Tel.: +49 40 3190 8300
posteingang@bsu-bund.de

Fax.: +49 40 3190 8340
www.bsu-bund.de

Änderungsverzeichnis

Seite	Änderung	Datum

1 FAKTEN

1.1 Schiffsfoto



Abbildung 1: Segelyacht SPEEDY GO unter Segeln¹

1.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	SPEEDY GO
Schiffstyp:	Sportboot, Ausbildungsfahrzeug; Segelyacht, Salona 44
Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Hamburg
Unterscheidungssignal:	DG2167
Eigner:	Schoenicke + Reinecke Yacht GmbH
Reederei/Betreiber:	Jochen Schoenicke SKIPPERTEAM Ges.m.b.H.
Baujahr:	2014
Bauwerft:	AD-BOATS Ltd., Kroatien
Klassifikationsgesellschaft:	Germanischer Lloyd
Rumpflänge:	13,50 m
Länge der Wasserlinie:	11,45 m
Breite ü. a.:	4,19 m
Tiefgang maximal:	2,10 m
Verdrängung:	9,50 t
Maschinenleistung:	41,0 kW
Hauptmaschine:	Yanmar 4JH 5-E

¹ Quelle: Schiffsbetreiber, auf diesem Foto ist ein größeres Vorsegel angeschlagen als am Unfalltag.

Rumpfgeschwindigkeit: 8,2 kn (errechnet)
Werkstoff des Schiffskörpers: Glasfaserverstärkter Kunststoff (GFK)
Schiffskörperkonstruktion: im Vakuuminfusionsverfahren gebaut, „Strongback“²
aus Edelstahl
Mindestbesatzung: 1 (2)³
Segelfläche: 135 m² insgesamt, Fock: 35 m²

1.3 Reisedaten

Abfahrtschafen: Flensburg, Deutschland
Bestimmungshafen: Marstal, Dänemark
Art der Fahrt: sonstige Schifffahrt, international
Besatzung: 1
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt: $T_v = 2,1$ m, $T_a = 2,1$ m
Lotse an Bord: Nein
Anzahl der Mitsegler: 5

1.4 Angaben zum Seeunfall

Art des Seeunfalls: Sehr schwerer Seeunfall (SSU), Person über Bord
mit Todesfolge
Datum/Uhrzeit: 8. April 2022, 12:19 Uhr (UTC +2)
Ort: Flensburger Förde
Breite/Länge: $\varphi = 54^\circ 53,20'N$, $\lambda = 009^\circ 35,62'E$
Fahrabschnitt: Revierfahrt
Platz an Bord: Vorschiff
Folgen: Tod des Skippers, Unterkühlung eines Mitseglers

² Verstärkung des Rumpfes für die Verteilung und Aufnahme der Kräfte im Boot, in die die Wanten eingeleitet werden und an dem der Kiel aufgehängt ist.

³ Wird innerhalb 24 Stunden länger als 10 Stunden gefahren, muss die Yacht neben dem Skipper (befähigt mit Sportküstenschifferschein) mit einem weiteren Besatzungsmitglied (befähigt mit einem Sportbootführerschein-See) besetzt sein.

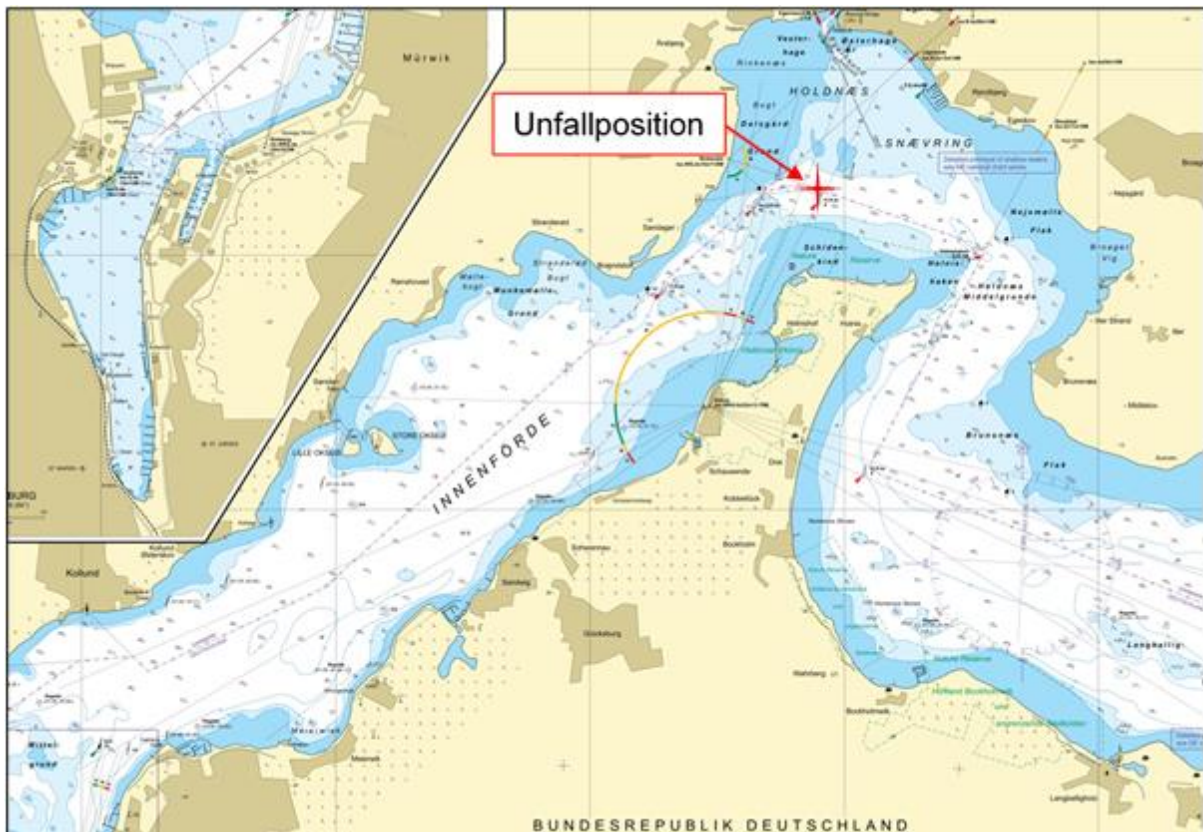


Abbildung 2: Ausschnitt aus Seekarte DE26 – Flensburger Förde, INT13600⁴

1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen: Lyngby Radio, JRCC⁵ Denmark, MRCC⁶ Bremen, dänische Feuerwehr Sønderborg Brand & Redning, dänische Polizei von Süd- und Sønderjylland, deutsch-dänische Verbindungsdienststelle der Polizei (Gemeinsames Zentrum Padborg), Wasserschutzpolizei Flensburg.

Eingesetzte Mittel: An Bord:
 Hufeisen-Rettungsring mit Leine, POB⁷-Markierungsboje mit weiterem Hufeisen-Rettungsring, Badeleiter, UKW⁸-Funkgerät inkl. DSC⁹, Festmacherleine, Decken, Matratze

⁴ Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH).

⁵ JRCC – Joint Rescue Coordination Centre, koordiniert als zuständige Leitstelle alle Maßnahmen im Rahmen des Such- und Rettungsdienstes (SAR – Search and Rescue) im Bereich der Luft- und Seefahrt.

⁶ MRCC – Maritime Rescue Coordination Centre, koordiniert SAR-Aktivitäten auf See.

⁷ POB – Person over Board, Person über Bord.

⁸ UKW – Ultrakurzwellen, Bezeichnung für den Funk auf den Frequenzen der Ultrakurzwellen (30 MHz bis 300 MHz) zwischen Seefunkstellen (Schiffen) und Küstenfunkstellen.

⁹ DSC – Digital Selective Calling, digitaler Selektivruf für das Herstellen einer Funkverbindung mit ausgewählten Funkstellen u. a. zur Kommunikation bei Notfällen auf See.

Extern:

deutsches Seenotrettungsboot WERNER KUNTZE, dänisches Seenotrettungsboot ALSIN der Feuerwehr, mehrere Schiffe und Yachten in der Umgebung (VIKING, FINNJA, LOOP, TRÄUMCHEN), dänischer SAR-Helikopter M 405, deutscher SAR-Helikopter, Rettungswagen (RTW)-Glücksburg

Ergriffene Maßnahmen:

An Bord:

Werfen des Hufeisen-Rettungsringes mit Leine zum Verunfallten – Herstellung einer Leinenverbindung, Starten des Yachtmotors, Bergen der Segel, Wende¹⁰ über Backbordbug, Notruf per DSC und Notfallkommunikation mit Lyngby Radio auf UKW-Kanal 16, Installieren der Badeleiter, Überbordwerfen einer Matratze, Fertigen eines Palsteks in eine Festmacherleine und an Bord hieven eines ebenfalls im Wasser treibenden Mitseglers, Abfeuern von pyrotechnischen Seenotsignalmitteln, Suche nach dem Skipper östlich der Unfallposition

Extern:

Anforderung von Rettungseinheiten durch Lyngby Radio, Abholen des unterkühlten Mitseglers mit der WERNER KUNTZE, Bergen des Skippers aus dem Wasser durch SAR-Helikopter M 405, Verbringen beider Personen in verschiedene Krankenhäuser

¹⁰ Segelmanöver, bei dem der Bug durch den Wind geht und die Segel im Anschluss auf der anderen Schiffsseite geführt werden.

2 ZUSAMMENFASSUNG

2.1 Unfallhergang

2.1.1 Törnvorbereitung & Einweisung

An Bord der SPEEDY GO befanden sich zum Unfallzeitpunkt sechs Personen – ein Skipper und fünf Mitsegler. Anreisetag für den geplanten, 5-tägigen „Schwerwettertörn“¹¹ ab/an Flensburg war Donnerstag, der 7. April 2022. Neben der SPEEDY GO sollten noch drei weitere Yachten desselben Schiffsbetreibers am Folgetag zu einem Schwerwettertörn aufbrechen: EASY GO, MARIN und PIRANJA.

Nach der Ankunft der Mitsegler wurde am Abend gemeinsam der Proviant für den anstehenden Törn verstaut, durch den Skipper ein Abendessen vorbereitet und gemeinsam gegessen. Der Skipper und seine Mitsegler kannten sich vor dem Törn nicht. Im Laufe des Abends, gegen 22:00 Uhr, verabschiedete sich der Skipper für ein Treffen mit dem Skipper der EASY GO. Währenddessen tauschten sich die Mitsegler über bisherige Erlebnisse auf See aus, wobei jedoch nicht umfangreich über Erfahrungen und Kenntnisse gesprochen wurde.

Am nächsten Morgen, am 8. April, frühstückten alle Mitsegler gemeinsam. Der Skipper brachte sich nicht ins Gespräch ein. Er wirkte auf die Mitsegler dominant, wenn er etwas erledigt haben wollte, aber gleichzeitig unnahbar. Im Anschluss an das Frühstück und nachdem alle angezogen waren, gab der Skipper den Mitseglern eine (Sicherheits-)Einweisung. Bereits eine Stunde vor dem Ablegen bestand er darauf, dass alle Mitsegler ihre Rettungswesten anlegen. Der Skipper hatte nach eigener Angabe gegenüber den Mitseglern seine eigene Rettungsweste. Mehrere Mitsegler beschrieben die (Sicherheits-)Einweisung als kurz, oberflächlich und unvollständig. Einige Themen wurden nur auf Nachfragen der Mitsegler angesprochen. Es wurde keine Sicherheitsrolle mit der Aufgabenverteilung im Notfall und kein Co-Skipper¹² festgelegt. Das Rigg oder die Segel der Yacht waren nicht Teil der Einweisung.

Kurz vor dem Ablegen, gegen 10:50 Uhr, erreichten heftige Böen mit Graupel und Hagel die Marina, die bewusst abgewartet wurden, bevor im Anschluss das Ablegemanöver begann.

2.1.2 Fahrtverlauf bis zum Überbordgehen des Skippers

Um 10:57 Uhr legte die SPEEDY GO nach der PIRANJA als letzte der vier Yachten ab und lief nach Norden aus dem Flensburger Hafen aus. Das Ablegemanöver unter Motor fuhr der Skipper selbst. Später wurde dann durch die Mitsegler ein Vorsegel gesetzt, während der Skipper steuerte. Die SPEEDY GO fuhr danach ohne Motor vor dem Wind weiter.

Als nach dem Ablegen und Setzen der Fock alle Mitsegler gemeinsam im Cockpit saßen und der Skipper am Ruder stand, fragte er die Mitsegler, wer weiterfahren wolle.

¹¹ Törn-Bezeichnung des Schiffsbetreibers / des Reiseveranstalters.

¹² Ein Co-Skipper oder eine Co-Skipperin unterstützt den Skipper / die Skipperin in allen Aspekten der Schiffsführung und ist dessen / deren Stellvertretung, übernimmt also an Bord das Kommando und somit die Teamleitung, sollte der Skipper oder die Skipperin verhindert sein.

Der Skipper gab die Anweisung, der Segelyacht PIRANJA zu folgen und die Tonnen zu meiden. Nach der Übergabe des Steuers an einen Mitsegler ging er unter Deck in den Salon, legte sich daraufhin auf der Steuerbordseite auf eine Bank/Couch und deckte sich mit einer Decke zu.

Gegen 11:30 Uhr wechselten sich die Mitsegler am Steuer ab bei einem nordöstlichen Kompasskurs von etwa 52°. Zwischenzeitlich kam der Skipper kurz an Deck und legte sich dann wieder hin. Der Wind kam aus west- bis nordwestlichen Richtungen mit einer Stärke von 5 – 6 Beaufort, in Böen 7 – 8 Beaufort. Die Wassertemperatur betrug ca. 5 °C. Das Vorsegel stand an Steuerbordbug und der Rudergänger entsprechend am backbordseitigen Steuerrad, um bei der aktuellen Segelstellung eine gute Voraussicht zu haben.



Abbildung 3: Blick nach Steuerbord (achterlich/querab) um 11:58 Uhr¹³

¹³ Quelle: Mitsegler.

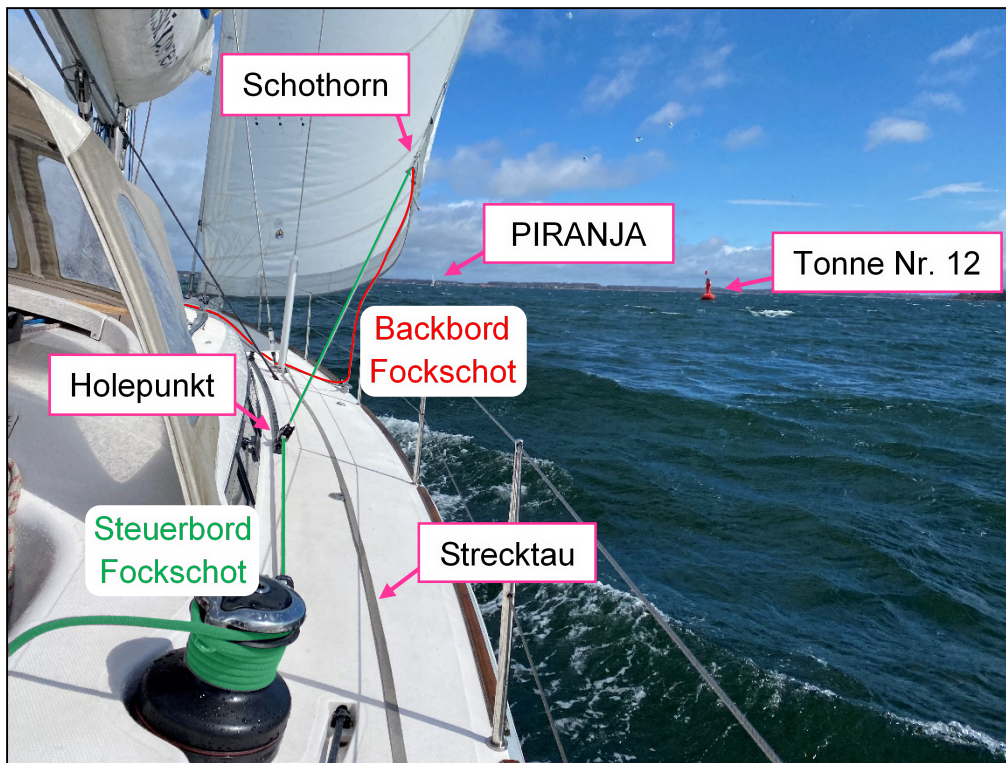


Abbildung 4: Blick voraus um 12:06 Uhr¹⁴

Um 11:58 Uhr kam der Skipper zurück an Deck und wies einen der Mitsegler an, den Holepunkt der Backbordschot ganz nach vorne zu verlegen. Um 12:07 Uhr, 70 Minuten nach dem Verlassen der Marina in Flensburg, passierte die SPEEDY GO das Tonnenpaar 11/12 (vgl. Abbildung 4) und näherte sich dem Tonnenpaar 9/10 mit einer Geschwindigkeit von etwa 7 kn. Bis hier war die Yacht seit dem Passieren von Fahrensodde gegen 11:25 Uhr mit nahezu unveränderter Segelstellung auf nordöstlichen Kompasskursen zwischen 40° und 56° gesegelt (rechtweisender Kurs ca. 50° zwischen den Tonnenpaaren 13/14 und 11/12). Vor der SPEEDY GO fuhr die PIRANJA eine Halse¹⁵, um auf einen ost-südöstlichen Kurs einzusteuern und dem Fahrwasser der Flensburger Förde in Richtung Holnishaken weiter zu folgen. Der derzeitige Rudergänger fragte den Skipper etwa fünf Minuten nach dem Manöver der PIRANJA, ob auch die SPEEDY GO nun eine Halse fahren solle. Dies wurde bejaht, der Ablauf des Manövers oder die Verteilung der einzelnen Aufgaben wurden vom Skipper nicht bestimmt.

Der Rudergänger fragte die anderen Mitsegler laut: „Klar zur Halse?“ Zwei Mitsegler antworteten mit „Klar“. Der Mitsegler an der Steuerbordschot schaute den am Steuer Stehenden an, der erwiderte, er solle das Segel anschauen. Der Skipper stand neben dem Rudergänger, wurde nach der Wahrnehmung der Mitsegler etwas ungeduldig und sagte energisch: „Mach jetzt!“ Daraufhin leitete der Rudergänger schnell eine rasche Kursänderung nach Steuerbord ein. Sein Mitsegler verpasste es, die Steuerbordschot

¹⁴ Quelle: Mitsegler, Beschriftungen und Kolorierung der Fockschoten durch BSU.

¹⁵ Segelmanöver, bei dem das Heck durch den Wind geht und die Segel im Anschluss auf der anderen Schiffsseite geführt werden.

rechtzeitig zu lösen und zu fieren, woraufhin der Skipper ihn laut anschrie: „Auf, auf, auf!“ Er sah den Skipper an und öffnete schließlich die Schot.

Während des Manövers verfangen sich die Schoten des Vorsegels unterhalb des Endbeschlags des am Mast gelagerten Spinnakerbaums¹⁶:



Abbildung 5: Am Mast befestigter Spinnakerbaum, wo sich die Schot verhakte¹⁷

Es war kaum noch Fahrt im Schiff, der Wind kam von Achtern, die Yacht lag relativ aufrecht ohne Krängung, das Vorsegel schlug im Wind und kam nicht frei. Der Skipper entschied sich kurzerhand dafür, selbst über die Backbordseite der Yacht auf das Vorschiff zu gehen, um das Segel und die Schoten zu klarieren. Er trug weder eine Rettungsweste noch einen anderen Sicherheitsgurt / Harness, an dem eine Lifeline¹⁸ hätte befestigt werden können, so dass er nicht angeleint war. Am Mast angekommen versuchte er zunächst selbst, die Schoten zu befreien und rief dann den Mitseglern im Cockpit zu, es solle doch jemand nach vorne kommen, um ihm zu helfen. Einer der Mitsegler ging dann über die Steuerbordseite auf die Back. Er trug – wie alle anderen Mitsegler auch – eine Rettungsweste, sicherte sich jedoch nicht mit der an der Rettungsweste angebrachten 3-Punkt Lifeline.

¹⁶ kurz: Spibaum, dient zwischen Mast und Luvschot am luvseitigen Schothorn des Spinnakers dazu, den Spinnaker nach Luv auszubauen / gegen den Wind offenzuhalten.

¹⁷ Quelle: BSU, Besichtigung am 12.04.2022.

¹⁸ Gurtband mit Karabinern, das als Sicherungsleine zwischen Rettungsweste / Sicherheitsgurt und einem geeigneten Anschlagpunkt an Bord fungiert, um das über Bord Fallen von Personen zu verhindern.

Der Skipper wies den Mitsegler an, die Schoten zu lösen. Er stand zunächst neben dem Mitsegler, begab sich dann selbst wieder an der Backbordseite etwas weiter nach achtern und kniete sich zwischen Mast und Sprayhood, unterhalb der Reling. Der Mitsegler konnte eine der Schoten lösen, indem er sie nach unten hinter dem Endbeschlag herausdrückte. Bevor er die zweite Schot befreien konnte, schrie der Skipper ihn laut an: „Jetzt mach, mach, mach!“ Unmittelbar danach hatte er die zweite Schot befreit, rutschte in gehockter Position etwas nach hinten – vom erhöhten Decksbereich in den tiefer liegenden, seitlichen Decksgang – und stand auf. Auf dem Weg nach achtern ins Cockpit drehte er sich um und sah, dass sich der Skipper in Richtung Bug bewegt hatte. Da die Schoten wieder frei waren, kam Wind in das nun auf Backbordbug stehende Vorsegel, sodass die Yacht zur Backbordseite krängte und Fahrt aufnahm. Im gleichen Moment richtete sich der Skipper auf dem erhöhten Decksbereich auf – etwa querab vom Mast oder etwas weiter vorne – und fiel rücklings über die Reling ins Wasser.

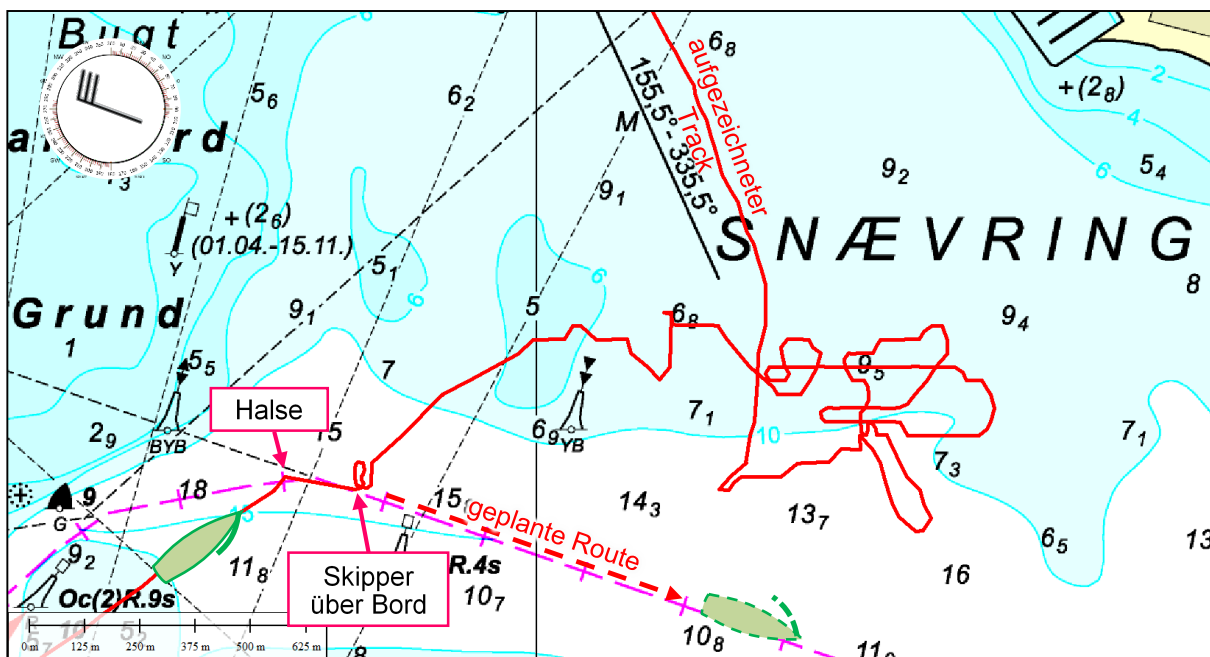


Abbildung 6: Fahrtverlauf der SPEEDY GO¹⁹

2.1.3 Rettungsmaßnahmen

Der Mitsegler auf dem Vorschiff rief sofort laut: „Mann über Bord!“ Der steuerbordseitige Hufeisen-Rettungsring mit positionsmarkierender POB-Rettungsboje wurde über Bord gegeben. Einer der Mitsegler startete den Motor auf der Steuerbordseite des Cockpits, übernahm ohne Absprache dort auch das Ruder und leitete eine Backbord-Kursänderung ein. Währenddessen wurde auch der backbordseitige, an einer selbstfrierenden Leine befestigten Hufeisen-Rettungsring (vgl. Abbildung 8) ins Wasser geworfen. Um die Fahrt der Yacht durch den Vortrieb des Vorsegels zu reduzieren, wurden beide Fockschoten gelöst. Die Fock killte laut im Wind und sorgte so für Unruhe an Deck. Das Vorsegel wurde dann gemeinsam eingeholt.

¹⁹ Quelle: Seekarte: BSH, aufgezeichneter Track: Mitsegler.

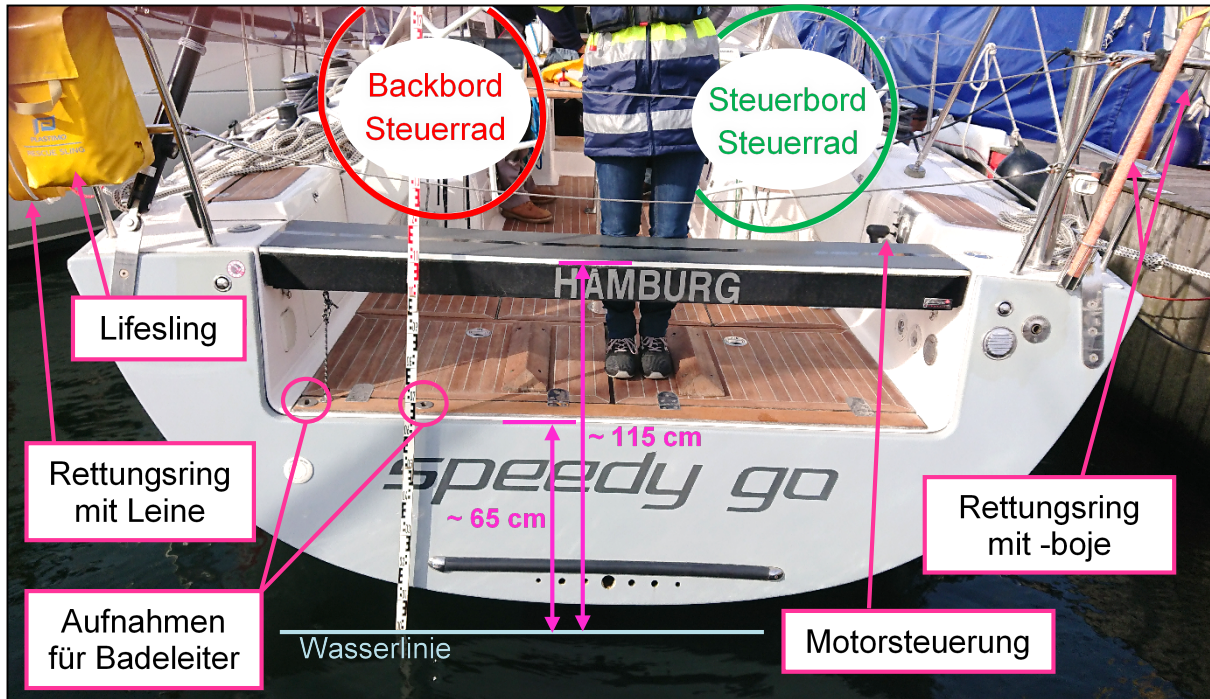


Abbildung 7: Cockpit der SPEEDY GO von achtern²⁰



Abbildung 8: Backbordseitiger Hufeisen-Rettungsring mit Leine²⁰

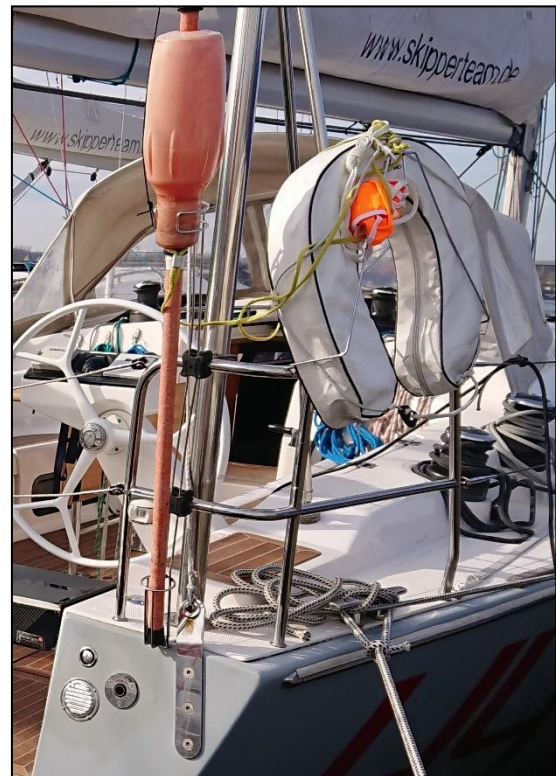


Abbildung 9: Steuerbordseitiger Hufeisen-Rettungsring mit POB-Markierungsboje²⁰

²⁰ Quelle: BSU, Besichtigung am 12.04.2022.

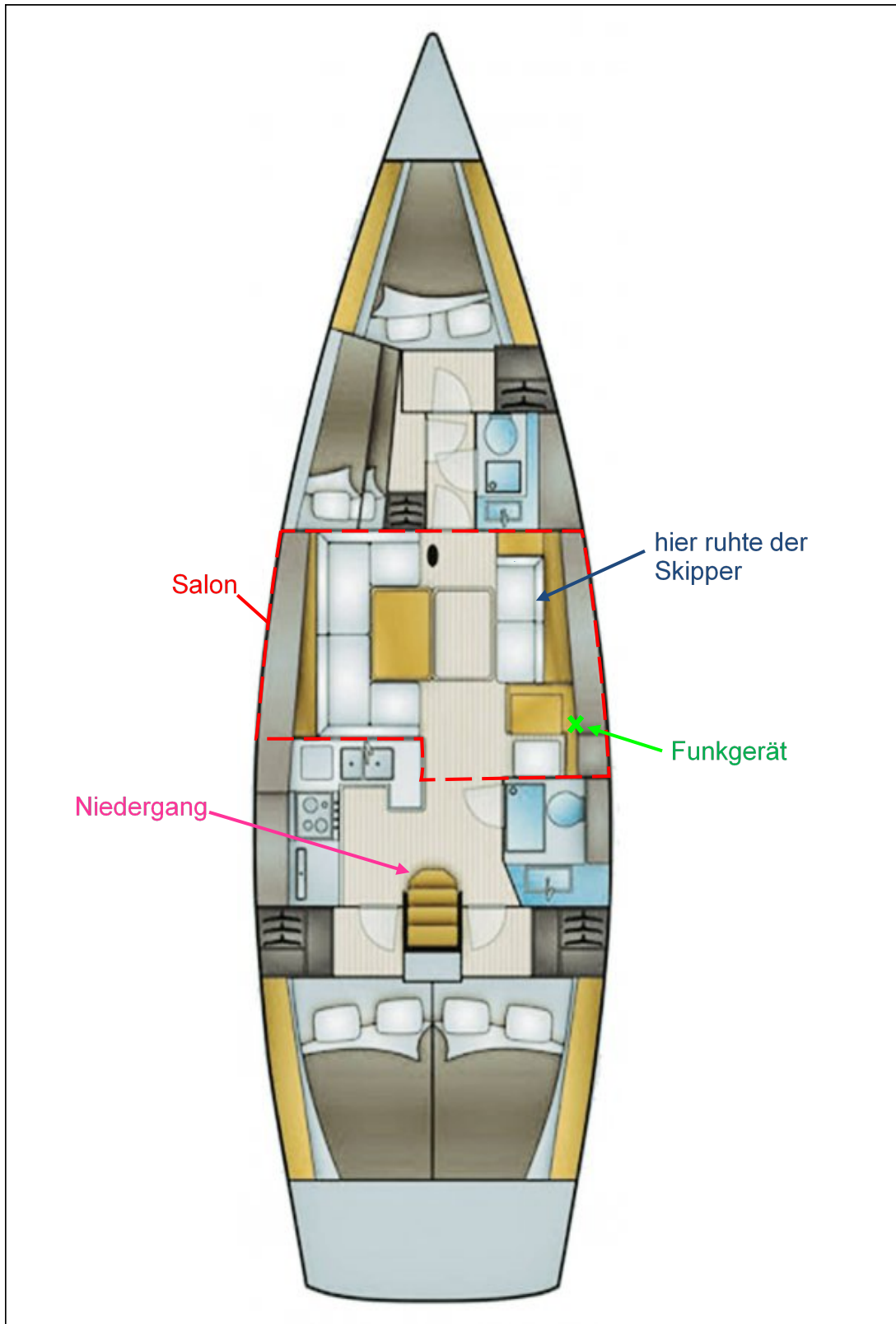


Abbildung 10: Draufsicht Innenraum SPEEDY GO²¹

²¹ Quelle: Schiffsbetreiber, Anmerkungen und Kolorierung durch BSU.

Der Skipper schaffte es, in Bauchlage zur Leine des backbordseitigen Hufeisen-Rettungsringes zu schwimmen und diese zu packen. Auch am Rettungsring hielt er sich fest und konnte so ans Heck der Yacht gezogen werden.

Der Skipper rief aus dem Wasser heraus den Mitseglern zu: „Die Badeleiter!“ Die Badeleiter wurde dann aus der steuerbordseitigen Backskiste geholt und in die dafür vorgesehenen Aufnahmen an Backbord hinten im Cockpit (vgl. Abbildung 7 und Abbildung 12) eingesteckt. Der Skipper war nicht mehr in der Lage, die Badeleiter zu besteigen und wurde an beiden Händen gehalten, da er sich auch nicht mehr selbst an der Leiter festhalten konnte.

Einer der Mitsegler äußerte, dass einer von ihnen einen Notruf absetzen müsse, woraufhin ein anderer Mitsegler nach unten in den Salon ging und dort auf dem Funkgerät den „Distress“-Knopf drückte. Im Anschluss war er die meiste Zeit unten und kümmerte sich um den anschließenden Funkverkehr mit verschiedenen Funkstellen.



Abbildung 11: Schrieb-/Kartentisch mit Funkgerät und anderen Geräten²²

Um 12:25 Uhr wurde der Funkspruch „MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY. MMSI 211664360, call sign DG2167, Mann über Bord.“ auf UKW-Kanal 16 abgesetzt. Die Küstenfunkstelle Lyngby Radio antwortete und stellte Fragen zur Position der SPEEDY GO und der Person im Wasser. Weiter wurde die SPEEDY GO dazu aufgefordert, die Person im Wasser in Sicht zu behalten und mit der Yacht in der Nähe der Person zu bleiben.²³

Draußen im Cockpit stieg einer der Mitsegler über die achtere Bank und zunächst auf die oberste Sprosse der Badeleiter und versuchte gemeinsam mit zwei weiteren, den

²² Quelle: BSU, Besichtigung am 12.04.2022.

²³ Audioaufzeichnung des Funkverkehrs bereitgestellt durch die DGzRS.

Skipper zu packen und hochzuziehen. Er war dabei nicht durch eine Leine gesichert. Er stieg dann ganz auf die Badeleiter, erst zwei Sprossen hinunter und dann ganz ins Wasser. Seine Rettungsweste löste bei Wasserkontakt sofort aus und saß sehr fest und eng am Kragen. Er bugsierte sich im Wasser hinter den Skipper und versuchte, ihn hochzuheben. Die Mitsegler schafften es trotzdem nur, den Skipper bis etwa zur Brust aus dem Wasser zu ziehen.

Im Cockpit wurde dann eine der Festmacherleinen vorbereitet und in das Ende ein Palstek²⁴ geknotet. Dem Skipper wurde die Leine dann zugeworfen und er wurde aufgefordert, einen Fuß durch das Auge zu stecken und dieses über den Oberschenkel bis zum Schritt zu ziehen, was ihm aber nicht mehr gelang. Auch der Mitsegler im Wasser konnte dem Skipper nicht dabei helfen, da er durch den aufgeblasenen Kragen seiner Rettungsweste nicht weit unter Wasser greifen konnte.

Während der Rettungsversuche mussten die Badeleiter ständig festgehalten werden, da sie sich immer wieder aus der dafür vorgesehenen Aufnahme im Deck hob und nach hinten geschoben werden musste, um sie in dem Langloch zu halten (vgl. Abbildung 12). Das Gesicht des Skippers war immer wieder mehrere Zentimeter unter Wasser, bevor er wieder auftauchte.

²⁴ Knoten, der eine sich nicht zuziehende, feste Schlaufe mit verschiedenen Verwendungsmöglichkeiten bildet.



Abbildung 12: Badeleiter (Nachbau) SPEEDY GO²⁵

Zur Fixierung wurde die Badeleiter in die Aufnahme eingesteckt und anschließend nach achtern geschoben. Die hier abgebildete Leiter ist ein Nachbau, der unmittelbar nach dem Unfall angefertigt wurde.

Die Badeleiter klinkte sich dennoch erst auf einer Seite und dann auf beiden Seiten völlig aus, ging über Bord und versank sofort. Der Skipper und sein Mitsegler im Wasser trieben sogleich einige Meter in unterschiedliche Richtungen vom Boot ab.

Um 12:27 Uhr wurde der Verlust der Badeleiter und um 12:29 Uhr eine zweite Person im Wasser mit gelber Rettungsweste an Lyngby Radio gemeldet. Unmittelbar im Anschluss sendete Lyngby Radio ein MAYDAY-Relay in englischer und dänischer Sprache an alle Funkstellen in der Umgebung mit der Bitte um Unterstützung.

Die Mitsegler warfen eine der Matratzen über Bord in der Hoffnung, dass sich der Skipper an ihr festhalten könnte, was ihm allerdings nicht gelang. Durch den starken Wind vertrieb die Matratze sehr schnell in Richtung Osten, sank aber nicht. Der Skipper trieb auf der Backbordseite der Yacht im Wasser, mit dem Gesicht nach unten.

²⁵ Quelle: BSU, Rettungsversuchsreihe in Flensburg am 26.10.2022.

Mehrere Fallschirmsignalraketen wurden abgefeuert. In der Zwischenzeit hatte Lyngby Radio mehrfach versucht, die SPEEDY GO über Funk zu erreichen, um mitzuteilen, dass nun Helikopter auf dem Weg zur Position der Yacht sind.

Es wurde entschieden zu dem im Wasser treibenden Mitsegler zu fahren. Mithilfe der auf dem Wasser schwimmenden Leine am backbordseitigen Rettungsring gelangte der Mitsegler ans Heck der Yacht, und ihm wurde die bereits zuvor vorbereitete Festmacherleine mit Palstek zugeworfen. Mit einem Fuß stieg er in das Auge des Palsteks, zog es dann weiter hoch um den Oberschenkel und hielt sich an der nach oben ins Cockpit führenden Leine fest. Das Ende der Leine wurde dann auf eine Winsch gelegt und so gegen ein ungewolltes Ausrauschen gesichert. Der Mitsegler am Funkgerät kam von unten hoch ins Cockpit und sah die Situation an Deck. Sein über Bord gegangener Mitsegler war bereits ein Stück aus dem Wasser gezogen worden, er packte ihn und ließ sich mit seinem Gewicht nach hinten fallen. Mit vereinten Kräften und durch das Hochwischen der Leine schafften es die Mitsegler so, ihren Kollegen gegen 12:35 Uhr aus dem Wasser zu retten.

Er wurde sofort nach unten in den Salon gebracht, um seine nasse Kleidung auszuziehen und ihn mit mehreren Decken aufzuwärmen. Um 12:36 Uhr meldete die SPEEDY GO an Lyngby Radio, dass nun eine der Personen im Wasser gerettet werden konnte. Im Gegenzug erhielten die Mitsegler die Information, dass das deutsche Seenotrettungsboot WERNER KUNTZE in etwa 15 Minuten bei der SPEEDY GO eintreffen würde und auch Helikopter auf dem Weg seien.



Abbildung 13: Seenotrettungsboot WERNER KUNTZE²⁶

Um 12:40 Uhr informierte Lyngby Radio die SPEEDY GO, dass Helikopter in acht bis zehn Minuten vor Ort sein würden. Der Skipper war nach der Rettung des Mitseglers nicht mehr in Sicht. Auch die POB-Markierungsboje war nicht mehr zu sehen. Lediglich

²⁶ Quelle: DIE SEENOTRETTNER – DGZRS / STEPHAN MÜHR: *Archivfoto*.

die zuvor über Bord geworfene und schnell vertriebene Matratze konnte optisch noch ausgemacht werden. Die Suche nach dem Skipper wurde unter Motor mit voller Geschwindigkeit weiter im Osten fortgesetzt. Da die Matratze in diese Richtung vertrieb, gingen die Mitsegler davon aus, dass der Skipper ähnlich vertrieben werden würde.

Wenige Minuten später wurde ein Rettungshubschrauber durch die Mitsegler wahrgenommen. Mit einer weiteren Signalarakete machten sie auf Ihre Notsituation aufmerksam. Der Skipper konnte aus der Luft ausgemacht werden und wurde gegen 12:50 Uhr, etwa eine halbe Stunde nach seinem Überbordgehen, aus dem Wasser geborgen.



Abbildung 14: Rettungshubschrauber M 405 trifft vor Ort ein, 12:47 Uhr²⁷

Um 12:52 traf das mit Freiwilligen besetzte Seenotrettungsboot WERNER KUNTZE, das etwa acht Minuten nach dem Notruf aus dem 4,5 sm entfernten Langballigau in Richtung der SPEEDY GO ausgelaufen war, vor Ort ein und ging bei der Yacht längsseits. Das Rettungsboot übernahm den zuvor auch über Bord gegangenen Mitsegler und brachten ihn zunächst nach Schausende von wo aus er mit einem RTW nach Flensburg ins Krankenhaus gebracht wurde. Es stellte sich heraus, dass seine Körperkerntemperatur auf 32 °C gesunken war.

²⁷ Quelle: Mitsegler.

2.1.4 Weiterer Verlauf

Kurz nach dem Ablauf der WERNER KUNTZE näherte sich das dänische Seenotrettungsboot ALSIN vom Feuerwehrverband der Kommune Sonderborg (Sønderborg Brand og Redning) der SPEEDY GO. Die Besatzung der ALSIN gab den Mitseglern auf der SPEEDY GO zu verstehen, dass die Segelyacht der ALSIN folgen solle. Gemeinsam fuhren sie im Konvoi zu einem Anleger in Egersund (DK), wo sie um 13:20 Uhr ankamen. Am Anleger in Egersund erwartete die örtliche Polizei mit mehreren Beamten bereits die Ankunft der Segelyacht. Die Mitsegler wurden von den Kräften der Feuerwehr Sonderborg vor Ort betreut und erhielten dort die Information, dass sowohl der Skipper als auch ihr Mitsegler ins Krankenhaus gebracht wurden.

Später erklärte die dänische Polizei von Süd- und Sønderjylland, dass der Skipper nach dem Abbergen aus dem Wasser reanimationspflichtig war. Der Verunfallte wurde mit dem Rettungshubschrauber in das Krankenhaus Odense (DK) gebracht. Dort kam er um 13:25 Uhr ohne Lebenszeichen an, die Wiederbelebungsmaßnahmen wurden fortgesetzt und um 14:00 Uhr wurde schließlich offiziell der Tod festgestellt.

Zeitlicher Ablauf des Unfallgeschehens

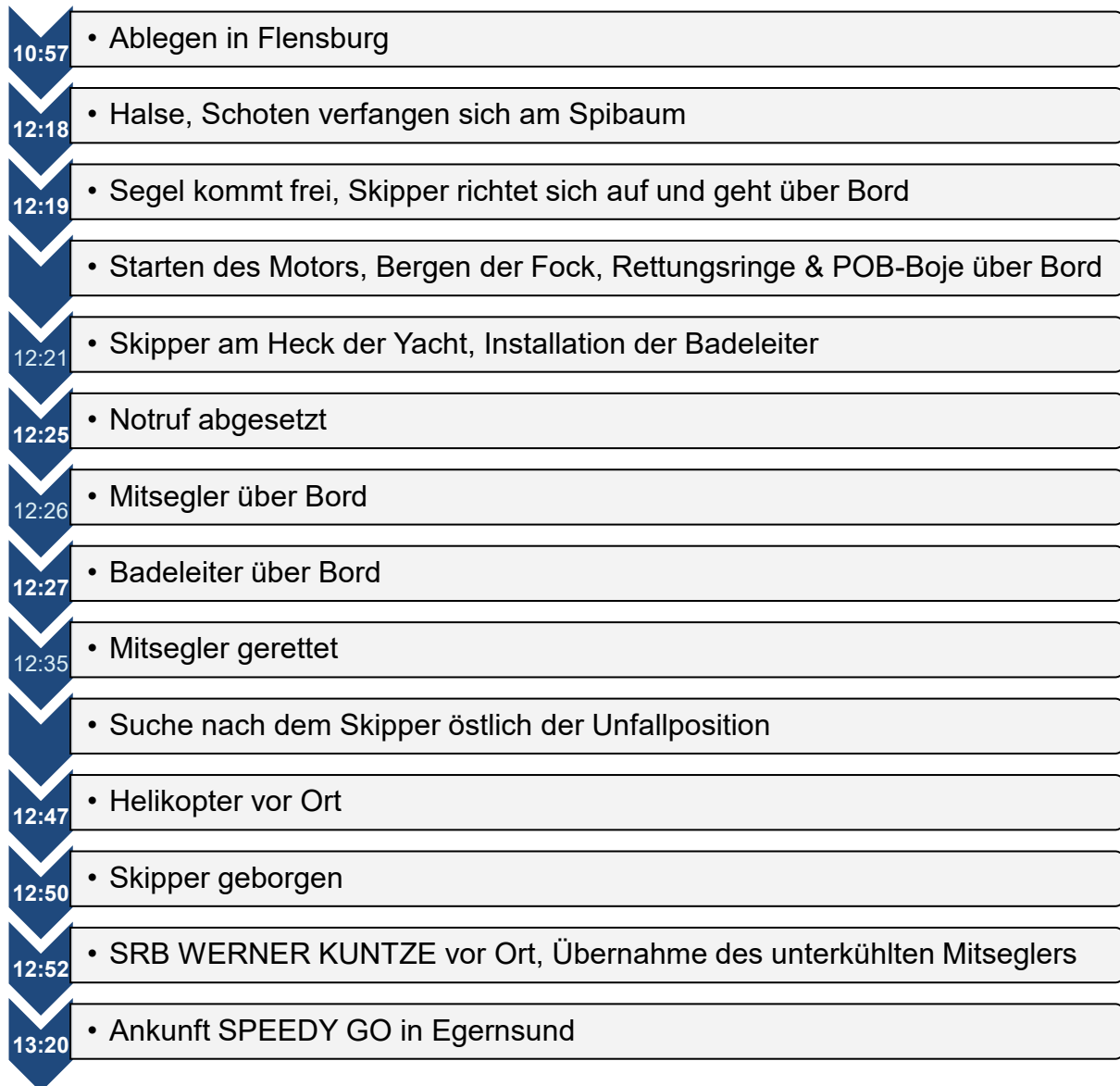


Abbildung 15: Zeitstrahl mit wesentlichen Ereignissen

Die fettgedruckten, weißen Zeitangaben wurden verschiedenen Beweismitteln entnommen, während alle anderen Zeiten ca.-Angaben sind.

2.2 Untersuchung der BSU

Die BSU untersuchte im Rahmen dieses sehr schweren Seeunfalls die folgenden Aspekte:

- Vergleichbare Unfälle,
- Qualifikation, Erfahrung und Ausrüstung des Skippers,
- Qualifikation, Erfahrung und Ausrüstung der Mitsegler,
- Schiffsbesetzung,
- Wetterverhältnisse,
- Seemannschaft an Bord der SPEEDY GO / auf Yachten, insbesondere
 - Törn Vorbereitung und Einweisung,
 - Crew (Resource) Management,
 - Tragen persönlicher Rettungsmittel,
 - Eigensicherung an Deck,
- Schiffbau und Schiffsausrüstung, insbesondere
 - Lagerung des Spibaums am Mast,
 - Badeleiter und Notleiter,
 - Befestigung von Rettungsmitteln,
- Notfallmanagement, insbesondere
 - POB-Manöver,
 - Retten von Personen aus dem Wasser,
 - Unterkühlung und Verhalten im Wasser,
 - Alarmierung von Rettungsstellen sowie
- Befähigungsnachweise für die Sportschifffahrt.

Die Untersuchung des Unfalls wurde zwischenzeitlich abgeschlossen und die BSU ist derzeit dabei, den diesbezüglichen Untersuchungsbericht zu fertigen. Da die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist für die Veröffentlichung des Untersuchungsberichts nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit auf dem Wege der Herausgabe eines Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung dieses sehr schweren Seeunfalls informiert.