

Untergang eines Sportbootes

Anderer Unfall: Tod eines Crewmitgliedes nach Untergang eines privat genutzten Sportbootes

Was passierte?

Ein von See kommendes, privat genutztes Sportboot kenterte bei der Passage eines Seegats in Höhe der Barre. Alle drei Crewmitglieder gingen über Bord und konnten sich zunächst an dem kieloben treibenden Boot festklammern. Das Boot ging etwa 30 Minuten später unter, nachdem das Boot und die Wassersportler mindestens einmal von einer brechenden Welle im und unter Wasser durchgewirbelt worden waren. Nach dem Untergang des Bootes gelang es dem Bootsführer, mit einem wasserdichten Smartphone einen Notruf abzusetzen. Daraufhin wurde ein umfangreicher Rettungseinsatz eingeleitet. Nach etwa vier Stunden – kurz nach Sonnenuntergang – wurden zwei der drei Crewmitglieder von einem SAR-Hubschrauber entdeckt und gerettet. Das dritte Crewmitglied war von Rettungskräften leblos im Wasser treibend gesichtet worden und versank beim Bergungsversuch im Wasser. Bis zur Veröffentlichung dieser Lessons Learned wurde dieses Crewmitglied nicht gefunden.

Warum passierte es?

- Das Boot kenterte aufgrund kurzer steiler Wellen. Im Bereich einer Barre hatten sich durch ablaufenden Gezeitenstrom und einer durch den starken, in Böen stürmischen auflandigen Wind erzeugten gegenläufigen Windsee von bis zu 2,5 Meter Höhe mit sehr großer Wahrscheinlichkeit Grundseen und möglicherweise Brandungswellen gebildet.
- Informationen aus nautischen Veröffentlichungen (Seehandbuch/Revier-führern) und Seekarten (elektronisch/Papier) mit Warnungen vor dem Befahren von Seegaten bei bestimmten Bedingungen wurden nicht genutzt, beziehungsweise übersehen.
- Die verstorbene Person war vor der Kenterung durch überkommendes Wasser nass geworden. Mangels geeigneter Kleidung war diese Person bereits vor der Notlage unterkühlt und hatte dadurch möglicherweise geringere Überlebenschancen.
- Der mit einem Smartphone gesendete Notruf konnte nur abgesetzt werden, weil
 - das verwendete Gerät zunächst in einer wasserdichten Hülle steckte,
 - diese Hülle an der Rettungsweste gesichert war,
 - das Gerät wasserdicht war und es daher zur Wahl der Notrufnummer aus der Hülle genommen werden konnte,
 - ein Mobilfunknetz in ausreichender Qualität zur Verfügung stand und
 - das Gerät eine gerade noch ausreichende Akkukapazität hatte.

- Die Notrufleitstelle konnte den Notruf nur frühzeitig als Seenotmeldung einordnen, weil der Mobilfunkbetreiber (Provider) entsprechend rechtlicher Bestimmungen Daten zur Standortermittlung des Notrufenden übermittelt hatte.
- Die Hubschrauberbesatzung war insbesondere durch ein Rettungswestenlicht auf eine der in Seenot befindlichen Personen aufmerksam geworden und konnte daher zwei von drei Crewmitgliedern retten.

Was kann daraus gelernt werden?

- Grundseen/Brandungswellen

Grundseen sind typische Erscheinungen für Seegaten. Grundsee entsteht, wenn ein durch Wind erzeugter höherer Seegang auf flacheren Grund trifft. Sie bildet sich vor allem, wenn zusätzlich Strömung gegen den Seegang läuft. Diese Gefahr ist typisch für alle Seegebiete mit vergleichbaren Naturverhältnissen, wie z. B. bei Flussmündungen und Hafeneinfahrten, wenn dort von See kommende Wellen auf eine rasch abnehmende Wassertiefe treffen.

In Gebieten mit Grundseen oder Brandungswellen besteht grundsätzlich für alle seegehenden Fahrzeuge die Gefahr zu kentern und in der Folge zu sinken. Es sollte daher alles getan werden, um Gebiete in den Zeiten zu meiden, wenn dort mit Grundseen und Brandungswellen gerechnet werden muss.

- Nautische Veröffentlichungen/Seekarten

Für jede Törn-/Routenplanung sollte – ergänzend zu den Seekarten – mindestens eine nautische Veröffentlichung (Seehandbuch/Revierführer) als Informationsquelle an Bord mitgeführt und genutzt werden.

- Kleidung

Alle Crewmitglieder sollten stets – auch in Segelrevieren mit höheren Luft- und Wassertemperaturen – wind- und wasserdichte Kleidung mitführen und diese bei Bedarf anziehen, um nicht ohne Not zu frieren und den Körper zu schwächen.

- Rettungsmittel

Aus Sicht der BSU ist es auf seegehenden Sportbooten sinnvoll

- stets pyrotechnische Seenotsignalmittel,
- ein UKW-Sprechfunkgerät und
- wasserdichte Notsender, wie eine EPIRB¹, Personal Locator Beacon und/oder (für den Küstenbereich) MOB-Geräte mit AIS und DSC Funktion vorzuhalten.

Reine AIS-MOB-Geräte sollten nicht verwendet werden. Diese Ausrüstungsmittel sollten im Notfall griffbereit sein und möglichst von allen Crewmitgliedern gehandhabt werden können.

¹ EPIRB: Emergency Position Indicating Radio Beacon.

Für seefahrtbezogene Notrufe über Mobilfunkgeräte (Smartphones, Smartwatches usw.) im Küstenbereich der EU-Mitgliedstaaten sollte stets die Notrufnummer 112 genutzt werden. Mit Wahl dieser Notrufnummer werden insbesondere Standortinformationen an die Notrufleitstellen automatisiert übermittelt. Die Rufnummern des MRCC sollten grundsätzlich nur für anschließende Gespräche, im Sinne eines Sprechfunk-Arbeitskanals, genutzt werden – stets vorausgesetzt, dass keine Kommunikation über (GMDSS-)Seefunk möglich sein sollte.

Die Empfehlungen der Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)² und anderer Veröffentlichungen³ sollten beachtet werden.

- **Rettungswesten (Ausstattung/Wartung/Gebrauch)**

Es sollten möglichst alle Westen mit einem Rettungswestenlicht ausgestattet werden. Rettungseinsätze können sich aus unterschiedlichen Gründen bis in die Dunkelheit hinziehen.

Während der Sicherheitseinweisung sollten alle Crewmitglieder nicht nur in die Lage versetzt werden, Westen richtig anzulegen, sondern sie sollten darüber hinaus mit den Ausstattungen, wie z. B. dem Mundventil, der Signalflöte und – falls vorhanden – dem Rettungswestenlicht, vertraut gemacht werden und Sichtprüfungen durchführen können.

Wer kann es umsetzen/beachten?

Bootsführungen, Crews sowie Eigerinnen/Eigner und Betreiberinnen/Betreiber von Sportbooten, Segelschulen. Alle Personen, die sich zum Thema „Seemannschaft im Wattenmeer“ äußern.

² [Sicherheitsausrüstung für Seefahrt | Die Seenotretter | Die Seenotretter](#) (2022-08-19).

³ z. B. Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“. Herausgeber Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Stand Dezember 2020. [BMDV - Publikationen \(bmvi.de\)](#) (2022-08-19).