



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Untersuchungsbericht 122/04

1. November 2004

Sehr schwerer Seeunfall

**Überbordgehen des Bootsführers
von Bord der SY RENI
am 31. Mai 2004
in der Mecklenburger Bucht
südöstlich von Fehmarn**

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz-SUG) vom 24. Juni 2002 durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

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

Direktor: Dieter Graf
Tel.: +49 40 3190 8300, Fax.: +49 40 3190 8340
posteingang-bsu@bsh.de www.bsu-bund.de

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS.....	5
2	UNFALLORT.....	6
3	SCHIFFSDATEN.....	7
3.1	Foto.....	7
3.2	Daten.....	7
4	UNFALLHERGANG.....	8
4.1	Schiffsgeschichte.....	8
4.2	Personen an Bord der SY RENI.....	8
4.2.1	Bootsführer und Eigner, Herr A.....	8
4.2.2	Mitsegelnde Ehefrau, Frau A.....	8
4.3	Fahrtverlauf/Unfallhergang.....	8
5	UNTERSUCHUNG.....	11
5.1	Schiffsbesichtigung am 1. Juni 2004 in Grömitz.....	11
5.1.1	Mast und Segel.....	11
5.1.2	Motorantrieb.....	12
5.2	Sicherheitsausrüstung.....	13
5.2.1	Rettungswesten.....	13
5.2.2	Rettungsringe/Bergeschlaufen.....	14
5.2.3	Sicherheitsgurte/Sicherheitsleinen/Notsignale.....	15
5.3	Allgemeine Ausrüstung, Navigationsausrüstung.....	15
5.4	Besatzung.....	16
5.5	Wettergutachten.....	16
5.6	Suchmaßnahmen.....	16
6	ANALYSE.....	21
7	SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN.....	23
7.1	"Mann-über-Bord"-Manöver.....	23
7.2	Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten.....	23
7.3	Sicherheitsregeln für Wassersportler.....	23
8	QUELLENANGABEN.....	24

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Seekarte	6
Abbildung 2: Schiffsfoto	7
Abbildung 3: Vertörnte Fockschot.....	11
Abbildung 4: Zerrissenes Großsegel	12
Abbildung 5: Motor in oberer Stellung	13
Abbildung 6: Feststoffweste.....	13
Abbildung 7: Automatikweste	14
Abbildung 8: Schwimmleine.....	14
Abbildung 9: Notsignale.....	15

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am Pfingstmontag, den 31. Mai 2004 segelte die SY RENI auf Bb.-Bug bei NNO-Wind um 5 bis 6 Bft, in Böen 7 Bft, von Kühlungsborn kommend, in Richtung Fehmarn.

Um ca. 11:30 Uhr wurde der Bootsführer durch eine extrem hohe Welle aus dem Cockpit geschleudert. Sofort eingeleitete Rettungsmanöver durch die an Bord verbliebene Ehefrau zur Bergung des im Wasser schwimmenden Ehemannes blieben erfolglos. Nach ca. 5 bis 6 missglückten Versuchen eines "Mann-über-Bord"-Manövers unter Segel ging der Bootsführer unter. Nachdem die Ehefrau ihren Mann aus den Augen verloren hatte, befuhr sie ziellos die Mecklenburger Bucht und wurde gegen 14:00 Uhr von der SY ONDA, ca. 1,5 sm vor der Seebrücke Dahme, mit zerrissenem Großsegel treibend aufgefunden. Um 14:08 Uhr wurde über UKW der Seenotruf "Mann über Bord" ausgelöst unter Angabe des Fundortes der SY RENI und eine umfangreiche Suche nach der vermissten Person eingeleitet. Anschließend wurde die SY RENI von der SY ONDA in den Hafen von Grömitz geschleppt, wo sie um 16:20 Uhr festgemacht werden konnte.

Nach Befragung der Ehefrau durch die WSP im Hafen von Grömitz gegen 16:20 Uhr wurde die Suche durch das MRCC neu koordiniert und örtlich verlegt. Diese eingeleitete Suche blieb jedoch erfolglos.

Am 8. Juli 2004 wurde in Wustrow ein Toter an Land gespült, der als der vermisste Bootsführer von Bord der SY RENI identifiziert werden konnte.

2 Unfallort

Art des Ereignisses: Sehr schwerer Seeunfall
 Datum/Uhrzeit: 31. Mai 2004 um ca. 11:30 Uhr
 Ort: ca. 8 sm südöstlich Lcht-Tm. Staberhuk
 Breite/Länge: ca. $\varphi 54^{\circ}17'N$ $\lambda 011^{\circ}21'E$

Ausschnitt aus der Seekarte amtliche Karten für die
 Sportschiffahrt Serie 3005, BSH

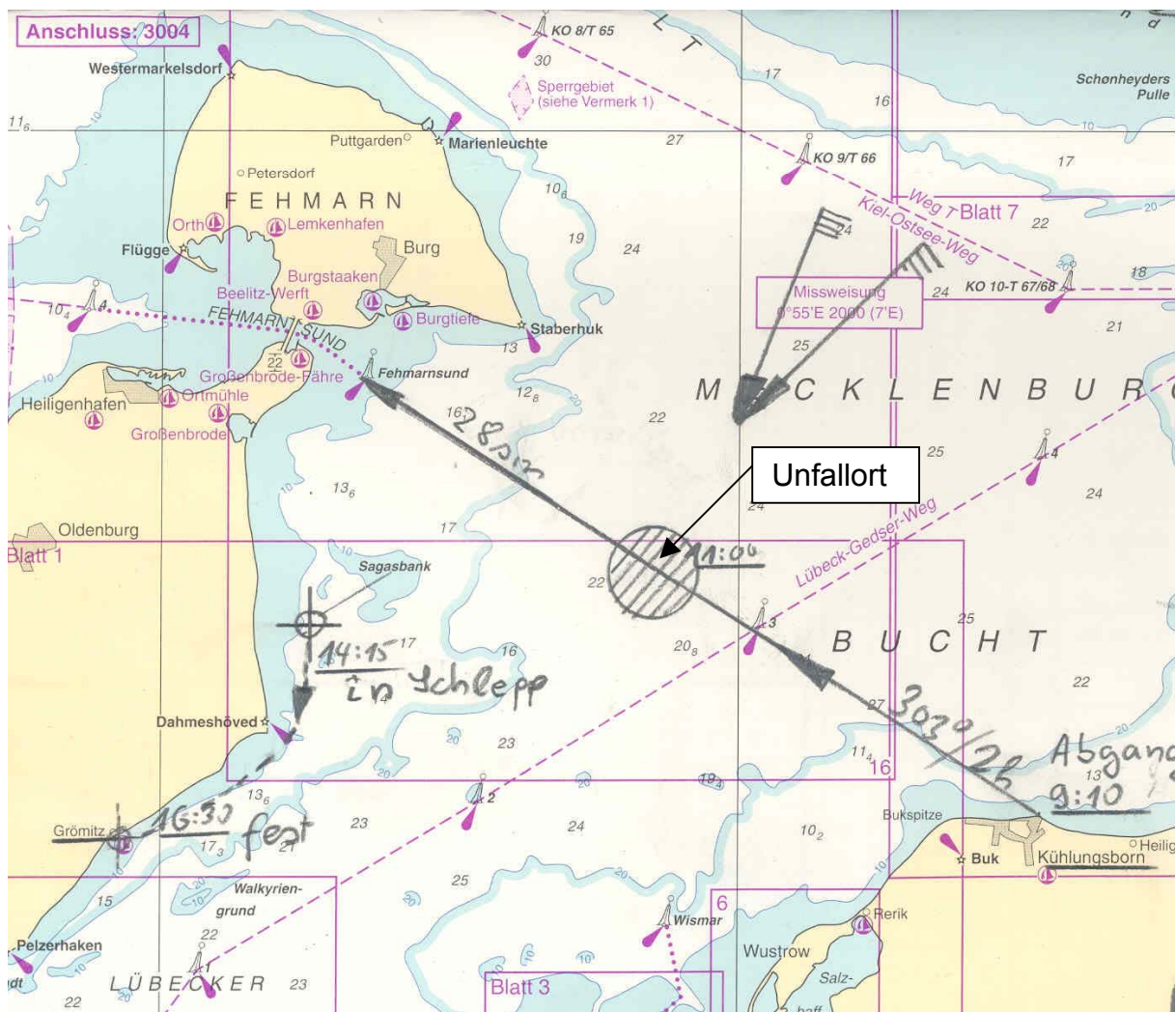


Abbildung 1: Seekarte

3 Schiffsdaten

3.1 Foto



Abbildung 2: Schiffsfoto

3.2 Daten

Schiffsname:	RENI
Schiffstyp:	Sportboot
Nationalität/Flagge:	Bundesrepublik Deutschland
Heimathafen:	Wismar
Baujahr:	1984 bis 1989
Bauwerft/Baunummer:	Eigenbau
Segelfläche:	ca. 21 m ²
Länge ü.a.:	8,25 m
Breite ü.a.:	2,85 m
Verdrängung:	ca. 1,2 t
Maschine und Leistung:	Yamaha Außenborder 8 PS / 5,9 kW
Werkstoff des Schiffskörpers:	GFK
Anzahl der Besatzungsmitglieder:	2

4 Unfallhergang

4.1 Schiffsgeschichte

Die Segelyacht RENI wurde in den Jahren 1984 bis 1989 vom Eigner und Bootsführer in Eigenarbeit gebaut. Die Original Einbaummaschine wurde 2002 durch einen 8 PS Außenbordmotor ersetzt. Der Schiffstyp ist ein Kielschwerter. Die Segelfläche, bestehend aus einer Rollfock und einem Großsegel von je ca. 10,5 m², wurde am Unfalltag voll ausgerefft gefahren.

4.2 Personen an Bord der SY RENI

Am Unfalltag waren nur die Eheleute A an Bord.

4.2.1 Bootsführer und Eigner, Herr A

Das Schiff wurde von dem 55-jährigen Eigner, Inhaber eines Sportbootführerscheins See vom 23. Juli 1992, des Sportsee-Schifferscheins vom 18.01 1994, des DSV BK-Scheins vom 15.06.1992 und des beschränkt gültigen Betriebszeugnisses für Funker II vom 16.01.1999, geführt.

4.2.2 Mitsegelnde Ehefrau, Frau A

Die 59-jährige Mitseglerin A besitzt den Sportbootführerschein See, ausgestellt am 14.12.1993, und den Sportbootführerschein Binnen vom 16.12.1993.

4.3 Fahrtverlauf/Unfallhergang

Zu Beginn der Urlaubsfahrt von Kühlungsborn nach Dänemark wurde auf Grund der Windrichtung nach dem Auslaufen um 09:10 Uhr der Kurs Richtung Fehmarn abgesetzt. Die Wegpunkte und Koordinaten wurden von Frau A in das Hand-GPS eingegeben und eine Entfernung nach Fehmarn von 28 sm bei einem Kurs von 303° ermittelt. Dieser Kurs wurde ca. 15 Minuten gesteuert, bis man sechs Segler bemerkte, die denselben Kurs anliegen hatten. Daraufhin wurde das GPS, um Strom zu sparen, ausgeschaltet und sich an den voraussegelnden Fahrzeugen orientiert. Der Wetterbericht wurde im Hafen abgehört und nach Angaben von Frau A war eine Windstärke von 3 Bft, zunehmend 5 Bft, aus Richtung NO angesagt gewesen. Bis zum Unfallzeitpunkt seien keine Schwierigkeiten aufgetreten, und es sei mit voller Besegelung auf Bb.-Bug gesegelt worden. Der Wind hätte ständig zugenommen, und kurz vor dem Unfall hätte Frau A zum Schiffsführer gesagt, dass es jetzt mit dem Wind reichen würde und man nicht mehr Windstärken zu bekommen bräuchte.

Eine Logge bzw. eine andere Geschwindigkeitsmessanlage sei an Bord nicht vorhanden gewesen, und die durchschnittliche Geschwindigkeit sei mit 7-8 kn abgeschätzt worden. Nach ca. zwei Stunden Fahrt sei sie unter Deck gegangen, um das GPS zur Bestimmung der Schiffsposition anzuschalten. Sie hätte gerade das GPS aus der Schublade unter Deck genommen, als plötzlich eine größere Welle das Boot überlaufen habe und das Wasser in die Kajüte gelaufen sei. Daraufhin sei sie sofort an Deck gerannt und habe ihren Mann sowie vier blaue Sitzkissen und zwei

Steckschotte im Wasser treiben sehen. Ihr Mann sei ca. 15 bis 20 m vom Boot entfernt gewesen und habe noch gerufen, sie solle in den Wind schießen. Sie sei dann sofort an die Pinne gegangen, habe das Boot in den Wind geschossen und sofort eine Wende gefahren, um so dicht wie möglich an ihren Mann heran zu kommen. Dieses Manöver habe sie ca. fünf- bis sechsmal wiederholt, aber das Boot sei immer wieder von ihrem Mann weggespült worden. Insgesamt hätten diese Manöver ca. 30 Minuten gedauert. Danach sei ihr Ehemann untergegangen, und sie habe ihn aus den Augen verloren. Gleich nach dem ersten Manöver habe sie versucht, über Handy - durch Wahl der Nummer 124124 - Hilfe zu holen. Durch ein Funkloch bzw. eine falsche PIN-Eingabe sei jedoch keine Verbindung zustande gekommen. Erst um ca. 15:00 Uhr wurde mit diesem Handy der Schwiegersohn von dem Unfall informiert.

Eine Rettungsweste wurde nicht zugeworfen, und es wurden weder aufgrund des hohen Wellenganges der Außenbordmotor noch das GPS zur Ermittlung der genauen Position benutzt. Nachdem Frau A ihren Mann aus den Augen verloren hatte, fuhr sie schreiend und winkend fünf- bis sechsmal in Richtung anderer Segler, ohne dass diese sie bemerkten. Zwischen diesen Manövern umkreiste in ca. 15 m Entfernung ein weißes Motorboot mit braunem, wahrscheinlich hölzernem Spiegel die SY RENI und fuhr trotz der offensichtlich erkennbaren Notlage durch das zerrissene Großsegel und der Winkbewegungen der Frau weiter, ohne Hilfe geleistet zu haben. (Der Name dieses Motorbootes konnte im Rahmen der Seeunfalluntersuchung bisher nicht ermittelt werden.)

Nach stundenlangem Umhersegeln entdeckte Frau A Land und war der Meinung, dass sie auf die Insel Poel zusteuern würde. Beim Näherkommen erkannte sie, dass es nicht die Landschaft von Poel war, und sie wusste somit nicht, wo sie sich befand. Gegen ca. 14:00 Uhr fuhr sie auf ein mit einem Ehepaar besetztes Segelboot zu, machte schreiend darauf aufmerksam, dass ihr Mann über Bord gegangen ist und bedeutete mit den Händen, dass die Segler Hilfe über Funk herbeirufen sollten. Dieses 9 m Kielschiff, die SY LARUS, setzte dann auch um 14:18 Uhr an MRCC den Notruf mit der Position $\phi 54^{\circ}15,9'N$ $\lambda 011^{\circ}07,7'E$, vor Dahme ab. Da die SY LARUS nur ein zweifach gerefftes Großsegel gesetzt hatte, war sie erheblich langsamer als die SY RENI. Und bevor weitere Informationen ausgetauscht werden konnten, war sie aus dem Blickfeld der RENI verschwunden.

Um ca. 14:30 Uhr kam die durch Funk alarmierte SY ONDA an die SY RENI, ca. 1,5 sm vor der Seebrücke von Dahme, heran und nahm die SY RENI um 14:40 Uhr in Richtung Grömitz in Schlepp. Nach Auskunft des Schiffsführers der SY ONDA war die SY RENI wegen des Seeganges und dadurch, dass die Frau A nicht mehr in der Lage war, an der Pinne zu stehen, nur unter ziemlich schwierigen Bedingungen zu schleppen. Die Rollfock und das zerrissene Großsegel waren bis zur Hafeneinfahrt noch gesetzt. Erst dort stieg eine Person von einem Motorboot über und sicherte die Segel weitestgehend und verbrachte die SY RENI mit Unterstützung anderer Fahrzeuge an den Steg.

Az.: 122/04

Nach Aufnahme sofortiger Ermittlungen um 16:20 Uhr durch die WSP in Grömitz an Bord der SY RENI gelangte man zu der Erkenntnis, dass man das Seegebiet im Bereich vor Dahme mehr nach Osten ausdehnen müsse, um den Vermissten zu suchen.

In diesem neu festgelegten Suchgebiet wurden um 19:40 Uhr Sitzkissen und Holzteile auf der Position ϕ 54°17'N λ 011°23'E aufgefunden.

Um 21:00 Uhr wurde die Suche eingestellt.

5 Untersuchung

5.1 Schiffsbesichtigung am 1. Juni 2004 in Grömitz

Am 01.06.2004 fand an Bord der SY RENI im Grömitzer Yachthafen eine Besichtigung durch das Untersuchungsteam der BSU statt. Die Yacht lag fachmännisch mit der Bb.-Seite am Steg in der Nähe des Kranes fest angebunden.

Schäden am Fahrzeug wurden nicht festgestellt. In der Bilge waren ca. 20 l Wasser vorhanden. Unter dem Pantrytisch befand sich eine fest eingebaute Kurbel mit Drahtrolle für ein Schwert. Der Bootstyp wurde daher als Kielschwerter eingestuft. Die im Bilgenbereich erkennbaren Kielbolzen und die unbrauchbare Schwerthebevorrichtung lassen den Rückschluss zu, dass nachträglich ein Festkiel eingebaut worden war. Die Segelyacht verfügt über eine selbstlenzende Plicht.

5.1.1 Mast und Segel

Der Mast hat eine Höhe von ca. 8,0 m. Das Vorsegel besteht aus einer ca. 10,5 m² großen Rollfockanlage und das Großsegel hat ebenfalls die Größe von ca. 10,5 m². Das Vorsegel war zusammengerollt, die Ausholleine des Vorsegels war zum Teil auf der Trommel der Rollfockanlage und lag zum Teil lose an Deck.

Die Bb.-Schot war um die Stb.-Schot herumgetörnt (verdreht) und die gesamte Schot war sehr steif und vertörnt. Diese Schoten waren nicht im Schotblock gesichert.



Abbildung 3: Vertörnte Fockschot

Das Großsegel war aus den Lieken herausgerissen, die Rutscher hingen daneben und das Segel war mehrmals ein- bzw. durchgerissen, lediglich der das Vorliek verstärkende, angenähte Tampen war noch auf ganzer Länge vorhanden. Reste vom Großsegel befanden sich am achteren Bb.-Unterwant und an der Flaggenleine an Bb.-Seite. Die Großschot war angeschlagen und der Schotblock auf dem Traveller mittschiffs fest fixiert. Die Curryklemme der Großschot war defekt.



Abbildung 4: Zerrissenes Großsegel

5.1.2 Motorantrieb

Als Antrieb hatte das Fahrzeug einen Yamaha-Außenborder mit 8 PS bzw. 5,9 kW, 4-Takt, Kurzschaft, der auf einer Laufschiene, gesichert mit zwei Webeleinenstegen, am Heck heruntergelassen werden konnte. Der Motor, Baujahr 2000, Modell 2001, war seit zwei Jahren an Bord und gegen eine Einbaumaschine ausgetauscht worden. Ein zu $\frac{3}{4}$ gefüllter 25 l Tank zum Außenborder war unter dem Cockpit verstaut, und der Außenborder war nur mit einem normalen Handzug zu starten.

Nach Ziehen eines Chokes und entsprechendem Vorpumpen des Treibstoffes sprang der Außenborder beim zweiten Mal Anreißen sofort an und lief ohne Probleme rund. Danach wurde ohne viel Kraftaufwand der Motor zu Wasser gelassen.



Abbildung 5: Motor in oberer Stellung

5.2 Sicherheitsausrüstung

Eine Rettungsinsel war nicht vorhanden.

5.2.1 Rettungswesten

Unter Deck waren an Bb.-Seite unter der Koje zwei neuere Feststoff-Rettungswesten des Typs Seepilz D 86 mit funktionierender Notlampe verstaut. Eine ältere Weste des gleichen Typs befand sich in der Backskiste im Cockpit außen auf der Bb.-Seite.



Abbildung 6: Feststoffweste

Achtern unter der Stb.-Kojen wurden drei Automatikwesten vom Typ Kadematic, letzte Prüfung 1993, entdeckt. Diese Westen sahen sehr neuwertig und trotz des abgelaufenen Prüftermins noch gebrauchsfähig aus.



Abbildung 7: Automatikweste

5.2.2 Rettungsringe/Bergeschlaufen

Rettungsringe oder Bergeschlaufen waren nicht vorhanden. Eine weiße, vertörnte 22,5 m lange Schwimmleine mit einem Durchmesser von 8 mm und einem kleinen Schwimmring von ca. 20 cm Durchmesser lag in den Relingtaschen beim Cockpit an der Bb.-Seite.



Abbildung 8: Schwimmleine

5.2.3 Sicherheitsgurte/Sicherheitsleinen/Notsignale

Sicherheitsgurte und -leinen waren nicht an Bord. Vorne Bb.-Seite waren wasserdicht verpackte pyrotechnische Seenotsignalmittel der Firma Nico-Signal, insgesamt sechs Schuß rot, gesichert mit einer Abschussvorrichtung, sowie zwei Stück Handfackeln rot der Firma Komet, mit dem Verfallsdatum 2006, verstaut. Frau A gab an, dass sie zwar mit ihrem Mann über die Beschaffung der Notsignale gesprochen habe, aber sie sich letztendlich nicht darüber im Klaren war, ob das tatsächlich geschehen war.



Abbildung 9: Notsignale

5.3 Allgemeine Ausrüstung, Navigationsausrüstung

An Bord befand sich die Seekarte Nr. D 36, Ausgabe 1980, mit letztem Berichtigungsstand von 1986, in die keine Kurse und Positionen eingetragen waren. Rückseitig war ein Stempel einer Reederei aus der ehemaligen DDR aufgedruckt. Steckzirkel, Kursdreieck und Anlegedreieck sowie ein kompletter Sportbootkartensatz mit Stand vom September 2000 und ein Satz vom Januar 2000 waren ebenfalls an Bord. In der Nähe des Niederganges befand sich ein Hafenhandbuch Ostsee, Ausgabe 1981, und ein Logbuch ohne Eintragungen. In das Schott beim Niedergang konnte ein auf eine Holzplatte geschraubter Magnetkompass mit Beleuchtung der Marke Ritchie eingesteckt werden. Ein älteres, funktionstüchtiges, aber nicht angeschlossenes Echolot der Marke Seafarer lag in einer Kiste auf der Stb.-Seite.

Außerdem wurde an Bord eine Bedienungsanleitung für ein GPS, Typ Magelan GPS-Blaser 12, der Fa. Ferropilot, Ausgabe Oktober 1998, gefunden. Das dazugehörige Handgerät wurde nicht entdeckt, aber nach Angaben der WSP hatte die Ehefrau dieses mit von Bord genommen. Ein Funkgerät war nicht vorhanden, jedoch hatte

Frau A ein Handy bei sich. Hinter der Rückenlehne im Salon auf der Bb.-Seite lag eine Badeleiter zum Ein- und Ausbooten.

5.4 Besatzung

Die seemännischen Kenntnisse und seglerischen Fähigkeiten sowie praktischen Erfahrungen der Besatzungsmitglieder sind nach den vorhandenen Segelscheinen und Sportbootscheinen als gut anzusehen. Von Mai bis Oktober wurde regelmäßig gesegelt, wobei die Eheleute abwechselnd das Schiff führten, für den Fall, dass einer schlafen oder sich ausruhen wollte. Frau A gab an, dass sie noch nie Westen getragen und sich auch noch nie angeleint hatten. Ein "Mann-über-Bord"-Manöver war ihr nicht nur von der Theorie her bekannt, sondern sie hatte im letzten Jahr in einer Segelschule einen Übungskurs belegt, in dem mit einer Segeljolle ohne Motor des Öfteren auch solche Manöver praktisch geübt wurden.

5.5 Wettergutachten

Im Auftrag der BSU hat der Deutsche Wetterdienst ein amtliches Gutachten über die Wind- und Seegangsverhältnisse am 31. Mai 2004 zwischen 8:00 Uhr und 16:00 Uhr MESZ in der Mecklenburger Bucht zwischen Kühlungsborn und Fehmarn erstellt. Nach diesem Gutachten wehte ein ONO-Wind, der im Mittel eine Stärke von 5 bis 6 Bft hatte und in Böen 7 Bft erreichte. Es war den ganzen Tag über sonnig und niederschlagsfrei. Die Sichtweite lag bei 20 km. Die Lufttemperatur war zwischen 12°C und 14°C und die Temperatur des Wassers betrug 10°C. Bei den angegebenen Windverhältnissen konnte sich im windoffenen Teil der Mecklenburger Bucht zum Zeitpunkt des Unfalls eine Windsee mit kennzeichnenden Wellenhöhen von 1,0 m bis 1,5 m und Perioden um 4 bis 5 sec. entwickeln. Die maximal zu erwartende Einzelwelle dürfte 2,5 m nicht überschritten haben.

Der Deutsche Wetterdienst gab am 31.5.2004 um 05:00 Uhr GZ für die westliche Ostsee die Vorhersage bis Mitternacht mit Ost 5 Bft, strichweise 6 Bft, See 1 bis 1,5 m, sowie die Warnung, dass für das Vorhersagegebiet mit Starkwind oder Sturm zu rechnen ist, heraus.

5.6 Suchmaßnahmen

Die Suche der Rettungsfahrzeuge war nach der Alarmierung um 14:18 Uhr auf das Suchgebiet O-lich der Seebrücke Dahme, dem Auffinden der SY RENI, konzentriert. Nach der Vernehmung von Frau A in Grömitz wurde die Suche auf das Seegebiet weiter östlich ausgeweitet und durch MRCC Bremen neu koordiniert. An der Unfallstelle, Position 54°17,05'N 011°23,36'E, wurden gegen 19:40 Uhr ein Sitzkissen/Kissenfender sowie der obere und untere Teil des hölzernen Steckschotts gefunden.

Der nachfolgende Bericht der Seenotleitung (MRCC) Bremen gibt den gesamten Funkverkehr der Suche wieder. Die Namen der beteiligten Personen sind anonymisiert .



Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Seenotleitung (MRCC) BremenBericht

Mann über Bord von SY Reni

31.05.2004

Wetter vor Ort:

Windrichtung	ENE bis NE
Windstärke	14:00 Uhr Bft 5-6; 15:30 Uhr Bft 7-8; 19:40 Uhr Bft 5
Wassertemperatur	13°C
Sicht	10 nm

Wachleiter: xxxxxxxxxxxxxx

Alle Zeiten in MESZ
Uhrzeit **von**

an**Meldung**

14.08	Unbekannt	BRR / K 16	Mayday 54°50,9`N 011° 07,7`E (dän. Gebiet)
14.10	MRCC	Lyngby Radio	Nachfrage wegen Mayday. Position falsch – über Land in Dänemark, kein Kontakt zum Havaristen
14.12	SY Condor/DJ9110	BRR	Weißer Segelyacht mit blauem Streifen. Frau an Bord winkt aufgeregt, versuchen Kontaktaufnahme
14.14	MRCC	SK Hannes Glogner	Info
14.18	SY Larus	BRR	<u>Bestätigung:</u> 1 Person über Bord; Position SY Reni: 54°15,9`N 011° 07,7`E 1 Person noch an Bord. Verständigung nur über Zurufen; keine Funkverbindung möglich haben Suche begonnen
14.20	SY Maribu	BRR	Beschreibung: weiße SY, ca. 30 ft, zerrissene Segel, treibt in Richtung SW – kein Kontakt möglich
14.20	MRCC	RCC Glücksburg	SAR Hubschrauber alarmiert
14.20	MRCC	SK J.T. Essberger SK Hannes Glogner	Alarmierung

Az.: 122/04

14.22	WSP	MRCC	Bietet WSP-Boot Fehmarn an – angenommen
14.23	SY Onda/DJ7276	BRR	2 kbl in Luv, kein Kontakt mit SY Reni möglich
14.25	BG22 Neustrelitz	BRR	Bietet Hilfe an, ETA 30 min – angenommen
14.25	KüWaz Ost	MRCC	BGS Hubschrauber Pirol 813 alarmiert ETA 40 min
14.30	RCC Glücksburg	MRCC	SAR Hubschrauber Rescue 8955 airborne ETA 14.50 lt
14.30	SY Onda	BRR	Läuft hinter SY Reni” auf Seebrücke Dahme zu, müssen bald abdrehen wegen Tiefgang
14.30	BRR	SY Onda	Bitte um Personenbeschreibung und Ausrüstung (Rettungsweste, etc.) des Vermißten – keine Angaben möglich
14.34	MRCC	RCC	H/C soll Dahme anfliegen und dann seewärts
14.35	MRCC	JTE	Info über H/C-Erstsuche Yacht treibt auf Seebrücke Dahme zu
14.39	BRR / UKW DSC und K 16	Alle Seefunkstellen	Mayday Relay – Info Nr. 1
14.46	KüWazOst	MRCC	WSP schickt Fahrzeug zur Seebrücke Dahme
14.48	SY Onda	BRR	Haben SY Reni” in Schlepp – weiterhin kein Kontakt möglich
14.56	SY Onda	BRR	Vermißter trägt keine Rettungsweste
15.02	BG 22	JTE	BG 22 im Suchgebiet
15.03	SAR Hubschrauber Rescue 8955		Im Suchgebiet
15.09	SY Liberty	MRCC	Nachfrage: erhielt eben Handy-Anruf von seiner Schwiegermutter, daß ihr Mann bei Dahme außenbords gefallen sei
15.10	JTE	MRCC	Absprache 1. Suchgebiet
15.18	SY Onda	BRR alle Einheiten	Personenbeschreibung : 53 Jahre, blauer Parka
15.20	MRCC	RCC Glücksburg	Personenbeschreibung
15.28	Polizeileistelle Eutin	MRCC	DLRG Grömitz/Dahme hat an der Seebrücke in Dahme 600m südlich etwas gesehen
15.32	MRCC	JTE	Info über Sachverhalt, H/C soll Objekt überprüfen
15.37	SAR H/C	MRCC / BRR	Das Objekt war Surfer
15.37	MRCC	RL Eutin	Info über Surfer mit der Bitte um Weitergabe
15.40	MRCC	JTE	Wetter Update: NE 7-8
15.46	WSP Fehmarn	JTE	Bittet um Zuweisung der Position im Suchverband
16.00	SK H. Glogner	MRCC	Scheren aus Suchverband aus, hinter Schleppverband hinterher zur Sicherstellung beim Einlaufen in Grömitz

16.16	WSP Travemünde MRCC	MRCC	Polizeiboot Fehmarn im Suchverband Schleppverband vor Grömitz
16.20	WSP Travemünde	MRCC	Bitte genauen Ort und Zeit des Über-Bord-Gehens bei den Kräften vor Ort in Grömitz in Erfahrung bringen Befragung der Ehefrau ergab Folgendes: MüB-Zeit ca. 11.30, ausgelaufen 09.10 in Kühlungsborn Richtung Fehmarnsund, nach Auslaufen hat Ihr Mann 303° als Kurs zum Fehmarnsund ermittelt und gesteuert, Geschwindigkeit lt. GPS 7-7,5 kn. GPS wurde aber kurz nach dem Auslaufen abgeschaltet SY Reni ist einer anderen Jacht hinterhergesegelt, die den gleichen Kurs lief. Ca. 11.30 fiel Ihr Mann außenbords. Sie hat ihn noch ca. 10 min gesehen und hat alles hinterhergeworfen, dessen Sie habhaft werden konnte: einen blauen Fender, Holzteile. Beschreibung: 53 Jahre, blauer Parka - bestätigt, 1,76m, blond, Vollbart , trug keine Rettungsweste
16.25	MRCC	JTE	2. Suchgebiet abgesprochen
16.28	MRCC	RCC Glücksburg	Info Sachlage
16.45	MRCC	RCC Glücksburg	2. Suchgebiet zwischen 54° 20`N und 54° 15`N und von 011° 25`E Richtung Westen Informationsweitergabe, Auftanken abgesprochen, damit immer mind. ein H/C im Suchgebiet ist!
16.55	JTE	MRCC	Auf Pos.: 54°14,3 N 11°09,3`E wurde blauweißer Fender gefunden
16.58	Rescue 8955	BRR	Trackline Search von Kühlungsborn Richtung Fehmarnsund, ca. 1,5 sm westlich der Kurslinie
16.59	MRCC	JTE	Info über Koppelort für 11.30 - 54° 17` N 011° 21`E
17.05	WSP Travemünde	MRCC	meldet sich aus Travemünde ab; Info: Frau A. xxxxxxxx in ärztlicher Behandlung im Hafengebäude(Grömitz)
17.07	Rescue 8955	BRR	Suche in sich erweiternden Quadranten über Koppelort; Trackspacing 0,3 sm
17.10	KüWazOst	MRCC	Pirol 813 geht zum Auftanken und danach Maschinenwechsel (Pirol 813 gegen Pirol 819)
17.12	JTE	MRCC	Im 2.Suchgebiet
17.18	KüWazOst	MRCC	Pirol 819 kommt als neuer H/C ins Suchgebiet, BG 21 Bredstedt ETA 19.00
17.20	MRCC	JTE	Westliche Suchbegrenzung: 11°15`N

Az.: 122/04

17.27	Rescue 8955	JTE	Verlassen Suchgebiet zum Auftanken
17.48	BRR / UKW DSC und K 16	Alle Seefunkstellen	Mayday Relay – Info Nr. 2
18.11	JTE	MRCC	Pirol 819 im Suchgebiet
18.13	Schnellboot Ozelot	JTE	Im Suchgebiet
18.17	Rescue 8955	JTE	In Neustadt gestartet
18.43	Schnellboot Wiesel	BRR	Meldet sich zur Suche
18.50	Hafenmeister Grömitz	MRCC	Angehörige stehen unter Streß, fahren nach Hause, Handynummern werden übermittelt WSP vor Ort : Ehefrau nicht vor 21.30 zu Hause Name und Handynummer betätigt
18.53	Schnellboot Wiesel	JTE	Im Suchgebiet
19.10	Kümo Annamarie	JTE	Läuft durch das Suchgebiet und soll Ausschau halten
19.30	MRCC	JTE	Abprache Stand und Fortsetzung der Suche Fzg. vor Ort: SK John T. Essberger und Hannes Glogner, SAR Hubschrauber Rescue 8955 und BGS Hubschrauber Pirol 819, Schnellboot Otzelot, Schnellboot Wiesel (beide mit Wärmebildkamera), Polizeiboot Fehmarn
19.35	Notfallseelsorge Kreisleitstelle OH	MRCC	Kümmert sich um Ehefrau; steht unter Schock
19.37	Schnellboot Wiesel	JTE	Haben Holzdeckel gefischt
19.43	MRCC	JTE	Suchgebiet in den Norden ausdehnen
19.43	JTE	MRCC	JTE und Rescue 8955 finden Sitzkissen und Holzteile auf ca. 54° 17'N 011° 23'E
20.01	Schnellboot Wiesel	JTE	Holzteil ist Kajütdeckel – nicht lange im Wasser
20.10	MRCC	JTE RCC Glücksburg	3. Suchgebiet für H/C 54° 20'N 011° 24'E 54° 15'N 011° 30'E Gebiet für beide H/C aufteilen
20.23	RCC	MRCC	Rescue 8955 muß um 21.05 zum Auftanken
20.43	Pirol 819	JTE	Zum Auftanken
21.00	MRCC		Einstellung der Suche bis zum Eintreffen neuer Erkenntnisse. Die Einheiten halten auf der Rückfahrt durch das Suchgebiet weiter Ausschau

SG / jab

6 Analyse

Die Zielsetzung und der sachliche Geltungsbereich des Abschnitts 3 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz sind im § 9 SUG geregelt. Danach dient die Seeunfalluntersuchung „weder der Ermittlung von Tatsachen zum Zwecke der Zurechnung von Fehlern, um Nachteile für Einzelne herbeizuführen, noch der Feststellung von Verschulden, Haftung oder Ansprüchen. Jedoch sollte sie deshalb nicht von der uneingeschränkten Darstellung der Ursachen absehen, weil aus den Untersuchungsergebnissen Rückschlüsse auf ein schuldhaftes Verhalten oder auf haftungsrechtliche Verantwortlichkeit gezogen werden könnten.“

Der Seeunfall mit Todesfolge ist darauf zurückzuführen, dass der ungesicherte und ohne Rettungsweste bekleidete Bootsführer durch eine in das Cockpit laufende Welle über Bord gewaschen wurde.

Dem Bootsführer war aufgrund der Wetterberichte bekannt, dass der Wind mit Stärken von 3 Bft und zunehmend 5 Bft aus ONO wehen würde. Während der gesamten Fahrt ist keine Anweisung ergangen, die vorhandenen Rettungswesten anzulegen. Andere sich in dem Seegebiet befindende Segler sprachen von einer „sehr ungemütlichen“ steilen Wellensituation und segelten, im Gegensatz zur SY RENI, mit massiv gereffter Besegelung. Spätestens dann, als Frau A sich über den aufbrisenden Wind beschwert hatte, hätten Rettungswesten angelegt und die Segelfläche verkleinert werden müssen.

Ein "Mann-über-Bord"-Manöver ist auf der SY RENI nicht geübt worden. Der funktionsbereite Außenbordmotor ist bei den „Mann-über-Bord“- Manövern nicht benutzt worden.

Die an Bord vorhandene 22,5 m lange Schwimmleine mit Schwimmring ist bei den Manövern nicht als Rettungsleine benutzt worden.

Die in der Backskiste im Cockpit liegende Feststoff Rettungsweste / Rettungskragen ist dem im Wasser Schwimmenden nicht zugeworfen worden. Schwimmende Rettungskörper sollten der im Wasser treibenden Person umgehend zugeworfen werden. Neben der Schwimmhilfe für den Verunglückten hätte diese Maßnahme zusätzlich eine positive psychologische Wirkung gehabt und die Suche auch noch erleichtern können.

Die Rettungs- und Seenotmittel an Bord waren nicht ausreichend bzw. gar nicht vorhanden und wurden überhaupt nicht genutzt. Die Mitnahme der erforderlichen Sicherheitsausrüstung gehört zur seemännischen Sorgfaltspflicht, die zur Grundregel für das Verhalten im Verkehr gehört (§ 3 Abs. 1 Satz 2 SeeSchStrO).

Der Aufbewahrungsort für die Rettungs- und Seenotmittel sollte allen Besatzungsmitgliedern bekannt sein.

Eine Positionsbestimmung mittels GPS wurde nicht gemacht, obwohl der Ehefrau des Verunglückten die Handhabung des GPS bekannt war. Um von außerhalb gezielte Such- und Rettungsmaßnahmen einleiten zu können, wäre eine genaue Positionsangabe unbedingt erforderlich gewesen.

Zur Alarmierung der Rettungskräfte wäre es wünschenswert gewesen, wenn ein funktionstüchtiges Funkgerät oder auch eine Seenotfunkboje (EPIRB) an Bord gewesen wäre und die vorhandenen Notraketen abgeschossen worden wären.

Nach dem Seeunfall sind fast fünf Stunden vergangen ehe das Suchgebiet auf den wahrscheinlichen Unfallort ausgedehnt werden konnte.

Die Such-, Rettungs- und Bergungsmanöver der anderen beteiligten Schiffe und Personen sind, den äußeren Umständen entsprechend, richtig ausgeführt worden.

Unterstellt man dem Schiffsführer des „weißen“ Motorbootes, dass dieser die Notsituation der SY RENI erkannt hat, so ist die Unterlassung der Hilfeleistung nicht nachvollziehbar. Auf der Grundlage überlieferter seemännischer Traditionen und unterschiedlicher Vorschriften des internationalen Rechts (SOLAS) sind Kapitäne bzw. Schiffsführer verpflichtet, anderen in Seenot beizustehen, sofern dies ohne Gefahr für die eigene Sicherheit möglich ist.

Der Unfall ist im Wesentlichen auf Umstände zurückzuführen, die im Verantwortungsbereich des Eigners und Bootsführers gelegen haben.

Das Obduktionsergebnis ergab keine Verletzung am Körper aufgrund eines Schlages, z. B. durch den Baum, oder andere mögliche Todesursachen, sondern Tod durch Ertrinken.

7 Sicherheitsempfehlungen

7.1 "Mann-über-Bord"-Manöver

Der Unfall der SY RENI hat erneut gezeigt, dass das wichtige "Mann-über-Bord"-Manöver immer wieder geübt werden muss und dass Sportboote, die im Küstenbereich fahren, mit einem bestimmten Minimum an Sicherheitsstandards ausgerüstet werden sollten. Die Bundesstelle hat im April 2004 eine Sicherheitsempfehlung herausgegeben, - die an die ausbildenden Schulen, Segelvereine und alle Wassersportler gerichtet war - das "Mann-über-Bord"-Manöver intensiv zu üben. Diese Empfehlung wurde im Seeunfallbericht 338/03 SY LISA wiederholt und kann auf der Internetseite der BSU eingesehen und heruntergeladen werden.

7.2 Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten

Auf die Ausrüstung und Sicherheit hat die BSU ebenfalls ausführlich in dem o.g. Bericht hingewiesen, und zwar dass auf seegehenden Yachten eine Mindest-Sicherheitsausrüstung entsprechend den Regeln des Offshore Racing Council (ORC) bzw. der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes (DSV) vorzuhalten ist.

7.3 Sicherheitsregeln für Wassersportler

Die Häufung der tödlichen Unfälle, bei denen Personen ungesichert über Bord gefallen sind, nicht rechtzeitig geborgen werden konnten und bei vollem Bewusstsein ertranken, nur weil keine Rettungsmittel angelegt wurden, sollte zum Nachdenken und zur Diskussion anregen.

Die BSU weist alle Fahrzeugführer von Sportbooten daher nochmals eindringlich auf die Einhaltung der Nummer 1.4, Regel 7 – Mensch-über-Bord- der zehn Sicherheitsregeln für Wassersportler hin, wonach Maßnahmen gegen das Überbordfallen und das Bergen von über Bord Gefallenen zu treffen sind und rechtzeitig Rettungswesten und Sicherheitsgurte angelegt werden müssen. Diese Regeln sind veröffentlicht in der Broschüre Sicherheit im See- und Küstenbereich des BSH.

8 Quellenangaben

- Ermittlungen Wasserschutzpolizei (WSP) Lübeck-Travemünde, Neustadt und Wismar
- Besichtigungen der BSU an Bord
- Schriftliche Aussage der Ehefrau des verunglückten Bootsführers
- Zeugenaussagen
- Aufzeichnung des Funkverkehrs der Seenotleitung (MRCC) Bremen

- Seekarten und Schiffsdaten Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
- Amtliches Wettergutachten Deutscher Wetterdienst (DWD)

- Sonstige Unterlagen
 - Leitfaden für Wassersportler/Sicherheit auf dem Wasser (BMVBW)
 - Sicherheit im See- und Küstenbereich/Sorgfaltsregeln für Wassersportler (BSH)
 - Handbuch für Suche und Rettung (BSH), Ausgabe 2002, ISBN 3-89871-005-x
 - Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-Abteilung des DSV Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten, Ausgabe 2000/2002