



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

Summarischer Untersuchungsbericht 327/05

Sehr schwerer Seeunfall

**Überbordgehen und anschließender Tod durch
Ertrinken des Bootsführers
der Segelyacht UNIKUM
am 13.08.2005 vor Warnemünde**

1. November 2006

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 16. 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.

Bei der Auslegung des Untersuchungsberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

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

Leiter: Jörg Kaufmann
Tel.: +49 40 31908300
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 31908340
www.bsu-bund.de

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS.....	5
2	SCHIFFSDATEN.....	7
2.1	Foto	7
2.2	Daten.....	7
3	UNFALLHERGANG	8
3.1	Das Fahrzeug	8
3.2	Die Ausrüstung	10
3.3	Der Betrieb der UNIKUM	10
3.4	Die Besatzung	11
3.5	Der Umgang mit dem Segel	11
3.6	Wetter und Seegang	11
3.7	Fahrtverlauf	12
4	QUELLENANGABEN	14

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Seekarte mit Unfallstelle	6
Abbildung 2: Die Segelyacht UNIKUM	7
Abbildung 3: Blick zum Heck mit Steuerstand und Eingang zur achteren Kajüte	8
Abbildung 4: Blick auf das Vorschiff	9
Abbildung 5: Seitengang und Klampe auf der Stb.-Seite.....	10

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 13.08.2005 unternahm der Eigner der Segelyacht UNIKUM eine Gästefahrt im Rahmen der Hanse Sail. Neben dem Eigner/Bootsführer war ein weiteres Mitglied der Stammbesatzung auf dem Schiff. Im Stadthafen Rostock kamen 11 Gäste an Bord. Die Fahrt führte zunächst nach Warnemünde in den Alten Strom. Trotz einer Starkwindwarnung und westlichen Winden der Stärke 4 bis 6 Bft und entsprechendem Seegang wurde die UNIKUM auf die Ostsee hinaus gesteuert. Beim Setzen des Rahsegels fiel der Bootsführer aus dem Seitengang über Bord. Der Seitengang der Yacht, wo sich die Klampe für die Schot befand, war nicht durch eine Reling begrenzt. Der Bootsführer konnte trotz einer Rettungsaktion, die zunächst durch die Personen an Bord der UNIKUM und später unter Mitwirkung anderer Fahrzeuge und eines SAR-Hubschraubers durchgeführt wurde, nicht geborgen werden.

Ein entsprechendes Rettungsmanöver war mit dem Schiff nie geübt worden. Der Bootsführer trug zum Unfallzeitpunkt keine Rettungsweste.

Die nach dem Auffinden des Bootsführers durchgeführte Obduktion ergab einen Blutalkoholwert von 1,47 ‰.

Az.: 327/05

Unfallort

Art des Ereignisses: Sehr schwerer Seeunfall, Überbordgehen und Ertrinken des Bootsführers

Datum/Uhrzeit: 13.08.2005 / 15:20 Uhr

Ort: Mecklenburger Bucht, vor Warnemünde

Breite/Länge: ϕ 54°11,08' N λ 012°04,1' E

Ausschnitt aus Seekarte 163, BSH

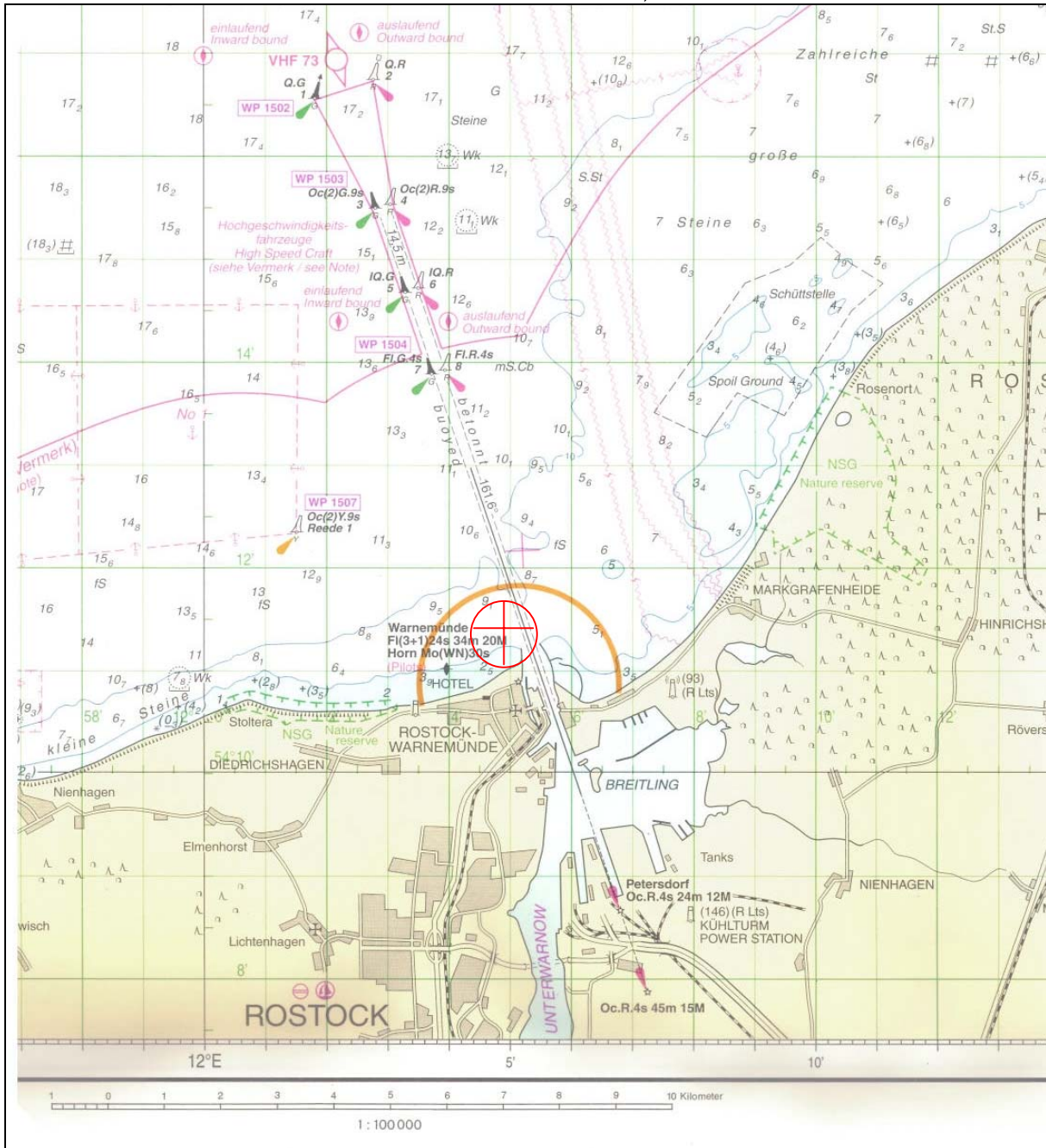


Abbildung 1: Seekarte mit Unfallstelle

2 Schiffsdaten

2.1 Foto



Abbildung 2: Die Segelyacht UNIKUM

2.2 Daten

Schiffsname:	UNIKUM
Schiffstyp:	Segelyacht
Nationalität/Flagge:	deutsch
Heimathafen:	Rostock
Baujahr:	1965
Bauwerft/Baunummer:	unbekannt
Klassifikationsgesellschaft:	keine
Länge ü.a.:	11,00 m
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	1,60 m
Maschinenleistung:	23 PS
Hauptmaschine:	Volvo Penta 2 Zylinder
Geschwindigkeit:	unbekannt
Werkstoff des Schiffskörpers:	glasfaserverstärkter Kunststoff
Anzahl der Besatzung:	2
Anzahl der Passagiere:	11



Abbildung 4: Blick auf das Vorschiff

Der Mast steht auf dem Kajütdach und wird mit zwei Vorstagen, zwei Backstagen und je drei Wanten gehalten. Die Wanten sind über außen liegende hölzerne Rüsten zu den Püttingeisen geführt (Abbildung 2).

Die Seitengänge entlang des vorderen Aufbaus sind nicht durch eine Reling zur See hin geschützt. Die Außenkante bildet ein 0,17 m hohes Süll (Abbildung 5).



Abbildung 5: Seitengang und Klampe auf der Stb.-Seite

3.2 Die Ausrüstung

Die Ausrüstung entsprach zum Zeitpunkt der Untersuchung durch die BSU nicht den Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes. Es gab keine Seekarten an Bord. An elektronischen Geräten wurden Log, Lot und Seefunk vorgefunden. Sämtliche hatten keine Funktion. An Rettungsmitteln waren ein Rettungsring, 12 Feststoffrettungswesten unterschiedlicher Qualität, eine Schwimmhilfe und 2 Automatikrettungswesten an Bord. Alle Rettungsmittel waren seit mindestens zwei Jahren abgelaufen. Das galt auch für den Feuerlöscher und das Seenotsignalmittel, das aus einem Signalstift und 6 Schuss Rot und 3 Schuss Weiß bestand.

3.3 Der Betrieb der UNIKUM

Der Bootseigner besaß das Fahrzeug angeblich seit vier oder fünf Jahren. Es sei durch ihn zu einem einmastigen Rahsegler umgebaut worden. Der UNIKUM war durch einen Ausguckskorb, hölzerne Relings und andere Details ein historisches Aussehen verliehen worden, und das Schiff firmierte als Piratenschiff. Der Gesamteindruck wurde durch weitere Merkmale, wie Knochen als Handläufer, ein schwarzes Rahsegel mit Totenkopf oder ein Skelett im Ausguckskorb überhöht. Durch eine entsprechende Kostümierung der Besatzung und der Gäste und laute Musik wurde das Bild während der Fahrten abgerundet.

Im Jahr 2001 hatte der Eigner für den Zeitraum von zwei Monaten ein Gewerbe im Zusammenhang mit dem Schiff angemeldet. Eine Abnahme durch die See-Berufsgenossenschaft erfolgte nicht, da die gewerbliche Nutzung des Sportbootes durch den Eigner nicht bekannt gegeben worden war. Auch die Abteilung Gewerbeangelegenheiten des Stadtamtes Rostock teilte den Umstand nicht der See-Berufsgenossenschaft mit. Dafür ist keine gesetzliche Grundlage vorhanden. An den Wanten des Schiffes befanden sich zum Zeitpunkt der Untersuchung noch immer Schilder, die auf eine „lustige Bootspartie“ mit Mobiltelefonnummer und Internet-Adresse hinwiesen. Über die Internet-Adresse wurden noch zu diesem Zeitpunkt Gästefahrten auf der Warnow angeboten.

Zum Zeitpunkt des Unglücks wurde die UNIKUM als Sportboot betrieben.

Im Internet finden sich Bilder aus der Zeit nach 2001, auf denen mehr als 12 Personen an Bord zu erkennen sind. Damit wurde der durch § 2 Nr. 1 der See-Sportbootverordnung für Sportboote gesetzte Rahmen von maximal 12 Personen, inklusive der Besatzung, übertreten.

3.4 Die Besatzung

Die Stammbesatzung wurde durch den zum Unfallzeitpunkt 45-jährigen Eigner und andere Gleichgesinnte gebildet. Der Eigner und Bootsführer war seit 1995 im Besitz eines Sportbootführerscheins Binnen und See.

3.5 Der Umgang mit dem Segel

Das Segelsetzen wurde wie folgt beschrieben:

- Das Segel ist immer an der Rah angeschlagen. Die Schoten sind am Segel befestigt. Im Ruhezustand wird das Segel an die Rah gebändselt.
- Zum Setzen wird die Rah abgelassen. Die Zeisinge werden gelöst und die Rah wird wieder aufgeholt.
- Das ganze Manöver wird mit Wind von vorn durchgeführt.
- Wenn das Schiff nach dem Drehen den Wind von hinten hat, werden die Schoten dichtgeholt.

Zum Dichtholen der Schoten des Rahsegels muss man sich jeweils in den ungesicherten Seitengang begeben, da sich hier die Klampe für die Schot befindet (Abbildung 5). Eine Umlenkung der Schot war nicht vorgesehen.

3.6 Wetter und Seegang

Der Deutsche Wetterdienst, Abteilung Seeschifffahrt, hatte an diesem Tag für die westliche Ostsee eine Starkwindwarnung herausgegeben. Die konkrete Vorhersage für die westliche Ostsee lautete: Westliche Winde 5 bis 6, abends abnehmend 3, rückdrehend. Das für die BSU erstellte Wettergutachten dokumentiert stark böigen Wind aus westlichen Richtungen mit mittleren Windstärken 4 bis 6 Bft. In Schauernähe können Böen bis 8 Bft aufgetreten sein. Die kennzeichnende Wellenhöhe betrug 0,5 bis 1,0 m bei einer Periode von 4 s. Maximale Einzelwellen können 1,5 bis 1,8 m erreicht haben.

Die Besatzung der UNIKUM will das Wetter aus dem Radio erfahren haben.

3.7 Fahrtverlauf

Am 13.08.2005 begann die Fahrt um 11:00 Uhr im Rostocker Stadthafen. Zu dieser Zeit fand auch die Hanse Sail statt. Neben dem Schiffsführer war eine weitere zur Stammcrew gehörende männliche Person an Bord. Diese Person war seit einem Jahr im Besitz eines Sportbootführerscheins-See. Außerdem kamen 11 Gäste des Eigners an Bord. Eine Sicherheitseinweisung wurde nicht durchgeführt. Es wurden keine Rettungswesten verteilt.

Nach dem Ablegen fuhr die UNIKUM unter Maschine bis nach Warnemünde. Man sei dann in den Alten Strom eingelaufen. Dort habe man an der Brücke gedreht und gegen 15:00 Uhr den Alten Strom wieder verlassen. Man sei dann auf die Ostsee hinaus gefahren. Eigentlich sei es nicht die Art des Bootsführers gewesen, bei solchen Wetterbedingungen auf die Ostsee zu fahren. Die Gäste hätten die Ausfahrt des Schiffes auf die Ostsee gefordert. Niemand habe eine Rettungsweste angelegt. Das Crewmitglied schätzte den Wind auf 7 Bft. Man sei gegen den Wind, der aus Westen kam, bis auf Höhe des 2. Tonnenpaares gefahren. Dort wollte man drehen und Segel setzen.

Das Handhaben des Segels sei immer durch den Bootsführer geschehen. So auch diesmal. Beim Aufholen der Rah habe sich das Segel zwischen den Wanten verhakt. Aber das Problem habe man schnell beheben können, und es sei nicht unfallursächlich gewesen. Während des Segelsetzens sei das Schiff durch das Crewmitglied gesteuert worden. Es habe „ordentlich geschaukelt“ auf Grund der „2 Meter Welle“. Die Bb.-Schot sei durch den Bootsführer zuerst dichtgeholt worden. Anschließend habe er nach Steuerbord gewechselt, um auch dort die Schot zu belegen. Während des Belegens sei der Bootsführer außenbords gefallen. Man habe zunächst versucht, ihn zu greifen. Das sei aber durch die Bewegungen des Schiffes misslungen. Dann habe einer der Mitsegler den Rettungsring geworfen, welcher nicht mittels einer Leine an Bord belegt war. Das Crewmitglied habe zunächst den Motor ausgekuppelt, um den Schwimmenden nicht zu gefährden. Der Rettungsring habe den Bootsführer nicht erreicht, und dieser wäre auch nicht zum Ring hingekommen. Später habe man noch ein Seil und anderes zu der sich im Wasser befindlichen Person geworfen. Die UNIKUM sei dann vom Bootsführer weggetrieben worden. Das Crewmitglied habe den Motor eingekuppelt, und das Schiff sei nach einem Wendemanöver nach 10 bis 15 Minuten wieder an der Person gewesen. In dieser Zeit hätten einige der Gäste die Badeleiter an der Steuerbordseite ausgebracht. Zwei Mitsegler hätten die Rah gefiert und das lose schlagende Segel dann mit dem Oberkörper festzuhalten versucht. Ein Mitsegler hätte die Polizei mittels seines Mobiltelefons informiert. Zwei andere Mitsegler hätten versucht, den Bootsführer im Auge zu behalten. Das sei auf Grund des Seegangs aber schwierig gewesen. Als man zurück kam, sei der Ring bereits vertrieben gewesen. Der Bootsführer sei aber noch geschwommen. Es hätten sich zwei Beobachter am Bug befunden, da auf Grund der Bauweise und des Segels die Sicht nach vorn schlecht gewesen sei. Beim Anfahren des Verunfallten sei dieser zunächst an der Steuerbordseite gesichtet worden. Dann sei er am Bug und später dann an Backbord gewesen. Das Crewmitglied habe den Eindruck gehabt, als sei der Bootsführer nach Backbord abgetrieben worden. Dann sei der Bootsführer untergegangen.

Nachdem das Überbordgehen des Bootsführers bekannt geworden war, wurde durch die Seenotleitung Bremen um 15:30 Uhr ein Mayday Relay gesendet, und es erfolgte eine Alarmierung über DSC. Durch Polizei, Wasserwacht und Sportboote wurde der Bereich abgesucht. Später kam ein SAR-Hubschrauber hinzu. Zum Unfallzeitpunkt befand sich die UNIKUM westlich der Hafeneinfahrt (Abbildung 1). Bei der Suche, die man um 17:00 Uhr einstellte, wurde der Bootsführer nicht gefunden.

Durch Teilnehmer eines Internet-Forums wurden die Bedingungen vor Warnemünde als rau beschrieben. Man wunderte sich, dass die UNIKUM unter diesen Seegangsverhältnissen auslief.

Der Bootsführer wurde einige Tage später geborgen. Er war unter anderem mit Lederstiefeln und einem langen Kordmantel bekleidet. Die Staatsanwaltschaft Rostock ordnete eine Obduktion an. Dabei wurde ein möglicher Tod durch Ertrinken festgestellt. Der Bootsführer hatte 1,47 ‰ Alkohol im Blut.

Bei der Untersuchung des Schiffes und den Anhörungen wurden durch die BSU folgende Fakten festgestellt:

- Das Fahrzeug wurde normalerweise nur auf der Warnow bewegt.
- Eine Rettungsübung war nie durchgeführt worden, noch hatte man sich Gedanken über ein MOB-Manöver gemacht.
- Ein Logbuch wurde nicht geführt.
- Die seemännischen Kenntnisse des Crewmitgliedes schienen begrenzt.

4 Quellenangaben

- Ermittlungen der Wasserschutzpolizei und der Kriminalpolizei im Auftrag der Staatsanwaltschaft Rostock
- Protokoll der gerichtlichen Sektion der Medizinischen Fakultät der Universität Rostock im Auftrag der Staatsanwaltschaft Rostock
- Wettergutachten des Deutschen Wetterdienstes, Abteilung Seeschifffahrt
- Einsatzprotokoll der Seenotleitung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)