



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

**Summarischer  
Untersuchungsbericht 260/08**

**Sehr schwerer Seeunfall**

**Überbordgehen und Tod des Bootsführers  
der SY HAPPY am 4. Juni 2008  
vor Haffkrug/Neustädter Bucht**

15. Oktober 2008

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.

Der vorliegende Bericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 19 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

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](http://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	Unfallablauf.....	8
4.2	Rettungsmaßnahmen.....	8
4.3	Bergung der Yacht.....	9
5	UNTERSUCHUNG.....	10
5.1	Besatzung.....	10
5.2	Yacht.....	10
5.3	Wetter.....	13
5.4	Obduktion.....	14
6	FAZIT.....	15
7	QUELLENANGABEN.....	16

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Seekarte mit Unfallgebiet.....	6
Abbildung 2: Foto der Segelyacht HAPPY.....	7
Abbildung 3: Unfallgebiet und Auffindeposition vor Haffkrug.....	9
Abbildung 4: Bugansicht der Segelyacht HAPPY .....	11
Abbildung 5: Heckansicht der Segelyacht HAPPY .....	12
Abbildung 6: Plicht der Segelyacht HAPPY .....	12
Abbildung 7: Offene Wantenspanner.....	13

## 1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am Vormittag des 4. Juni 2008 segelten der Eigner und ein Mitsegler mit der Yacht HAPPY, einer Com-Pac 19, in der Neustädter Bucht. Zu dieser Zeit wehte der Wind aus Nordost mit einer Stärke von 5 Bft, in Böen 7 Bft. Aufgrund des daraus resultierenden Wellengangs war der Kurs der Yacht aus der Mitte der Neustädter Bucht an die Küste vor Haffkrug geändert worden. Gegen Mittag sollte wegen des auch hier auftretenden starken Seegangs die Rückreise unter Maschine angetreten werden. Der Eigner begab sich zum Heck der Segelyacht, um den Außenbordmotor zu Wasser zu lassen und zu starten. Während des Startens fiel der Eigner über Bord. Zum Unfallzeitpunkt trugen weder der Eigner/Bootsführer noch der Mitsegler eine Rettungsweste. Nachdem der Mitsegler das Segel geborgen und den Motor gestartet hatte, konnte er den Eigner nicht mehr im Wasser sichten. Da ein UKW-Seefunkgerät nicht an Bord war und ein vorhandenes Mobiltelefon nicht eingesetzt werden konnte, entschloss sich der Mitsegler, die Yacht vor Haffkrug auf den Strand zu setzen und so Hilfe zu holen.

Der Eigner konnte im Verlauf der Rettungsaktion nur noch tot geborgen werden.

## 2 Unfallort

Art des Ereignisses: Sehr schwerer Seeunfall, Tod des Bootsführers der Segelyacht HAPPY  
Datum/Uhrzeit: 4. Juni 2008  
Ort: Neustädter Bucht, vor Haffkrug  
Breite/Länge:  $\varphi 54^{\circ} 02,5'N$   $\lambda 010^{\circ} 47,5'E$

Ausschnitt aus Seekarte 37, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie



Abbildung 1: Seekarte mit Unfallgebiet

### 3 Schiffsdaten

#### 3.1 Foto



Abbildung 2: Foto der Segelyacht HAPPY

#### 3.2 Daten

Schiffsname:	HAPPY
Schiffstyp:	Segelyacht, Com-Pac 19
Nationalität/Flagge:	Bundesrepublik Deutschland
Heimathafen:	Gestorf
Baujahr:	1993
Bauwerft:	Com-Pac Yachts, Huttchins Co. Inc./USA
Länge ü.a.:	6,12 m
Breite ü.a.:	2,13 m
Verdrängung:	907 kg
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	0,6 m
Maschinenleistung:	3,68 kW
Antrieb:	Mercury Außenborder und Elektroantrieb
Werkstoff des Schiffskörpers:	Glasfaserverstärkter Kunststoff
Schiffskörperkonstruktion:	Kielboot mit Rundspant
Anzahl der Besatzung:	2

## 4 Unfallhergang

### 4.1 Unfallablauf

Die Segelyacht HAPPY wurde am Unfalltag durch den Eigner geführt. Ein Mitsegler begleitete ihn. Bereits an den Vortagen seien Fahrten in die Neustädter Bucht unternommen worden.

Am 4. Juni 2008 hätten die beiden Segler ihre Fahrt gegen 10:00 Uhr<sup>1</sup> in der ancora Marina in Neustadt/Holstein begonnen. Rettungswesten seien dazu nicht angelegt worden. Zunächst seien sie auf die offenere See gesegelt. Da hier die Wellen zugenommen hätten, habe man sich zum Segeln in Küstennähe entschieden. Gegen 12:00 Uhr habe sich die Yacht in einer Entfernung von 2 bis 3 km vor Haffkrug befunden. Da sich die Wind- und Wellenbedingungen auch vor der Küste nicht geändert hätten, habe sich die Besatzung für eine Heimkehr nach Neustadt unter Maschine entschieden. Dazu habe sich der Bootsführer zum Außenbordmotor auf der Backbordseite am Heck begeben. Der Mitsegler habe in der Plicht auf der Steuerbordseite gesessen und von dort das Schiff mit der Pinne gesteuert. Der Bootsführer habe den Außenbordmotor mit Hilfe der verstellbaren Motorhalterung nach unten geklappt, so dass Schraube und Schaft ins Wasser gekommen seien. Anschließend habe der Bootsführer sich über die Reling gebeugt und versucht, den Außenborder mit Hilfe eines Seilzugstarters zu starten. Dies sei zunächst nicht gelungen. Plötzlich sei der Bootsführer in das Wasser gefallen. Das Überbordgehen sei für den Mitsegler sehr rasch abgelaufen, so dass er keine Möglichkeit zum Eingreifen gehabt habe. Aus dem Wasser heraus habe der Bootsführer den Mitsegler aufgefordert, die Segel zu bergen. Der Mitsegler sei dieser Aufforderung nachgekommen und habe im Anschluss daran ebenfalls versucht, den Außenborder zu starten. Auch ihm sei es nicht sofort gelungen. Als er dabei aufgeschaut habe, sei der Bootsführer noch zeitweise sichtbar gewesen. Nach dem Starten des Außenbordmotors habe er den Bootsführer nicht wieder gefunden.

Der Mitsegler habe dann versucht, mit dem Mobiltelefon des Bootsführers Hilfe herbei zu rufen. Allerdings sei er mit der Bedienung des Telefons nicht vertraut gewesen, so dass es nicht habe genutzt werden können.

Hilfe habe er nun nur noch von Land erwarten können, und so sei er auf die Küste zugesteuert.

Der Mitsegler erreichte das Ufer in der Nähe der Seebrücke von Haffkrug. Schon vor dem Auflaufen machte er durch Rufen auf sich aufmerksam. Daraufhin kamen ihm Rettungsschwimmer der DLRG<sup>2</sup> zur Hilfe. Der Unfallort konnte durch den Mitsegler nur annähernd, d.h. mit einem Abstand von 2 bis 3 km von der Küste vor Haffkrug, beschrieben werden.

### 4.2 Rettungsmaßnahmen

Die DLRG-Wache in Haffkrug informierte die Einsatzleitstelle der Polizei um 12:20 Uhr. Die daraufhin einsetzende Informationsweitergabe und Alarmierung führte zum Einsatz verschiedener Suchkräfte. Das MRCC<sup>3</sup> Bremen bestimmte den

---

<sup>1</sup> Alle Zeiten im Bericht in Mitteleuropäischer Sommerzeit

<sup>2</sup> DLRG – Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e.V.

<sup>3</sup> MRCC – Maritime Rescue Coordination Centre = Maritime Such- und Rettungsleitstelle



Seenotkreuzer BREMEN zum On-scene Coordinator (OSC)<sup>4</sup>. Der Seenotkreuzer VORMANN JANTZEN und das Polizeiboot GREIF wurden zur Suche im Seebereich eingesetzt. Das Seenot-Rettungsboot CREMPE und vier Schlauchboote der DLRG kamen im Strandbereich zum Einsatz. Die Suche wurde aus der Luft von einem Hubschrauber der Bundesmarine und einem Zivilschutz-Hubschrauber unterstützt. Um 13:48 Uhr wurde durch die Besatzung des Seenotkreuzers BREMEN auf der Position  $\phi$  54°02,3'N  $\lambda$  010°47,1'E der im Wasser treibende Bootsführer entdeckt (Abbildung 3). Kurze Zeit später wurde er mit Hilfe des Tochterbootes aufgenommen und an Bord des Seenotkreuzers gebracht. Mit Wiederbelebensmaßnahmen wurde sofort nach der Rettung begonnen. Nach dem Einlaufen in Neustadt stellte ein Arzt den Tod des Bootsführers fest.

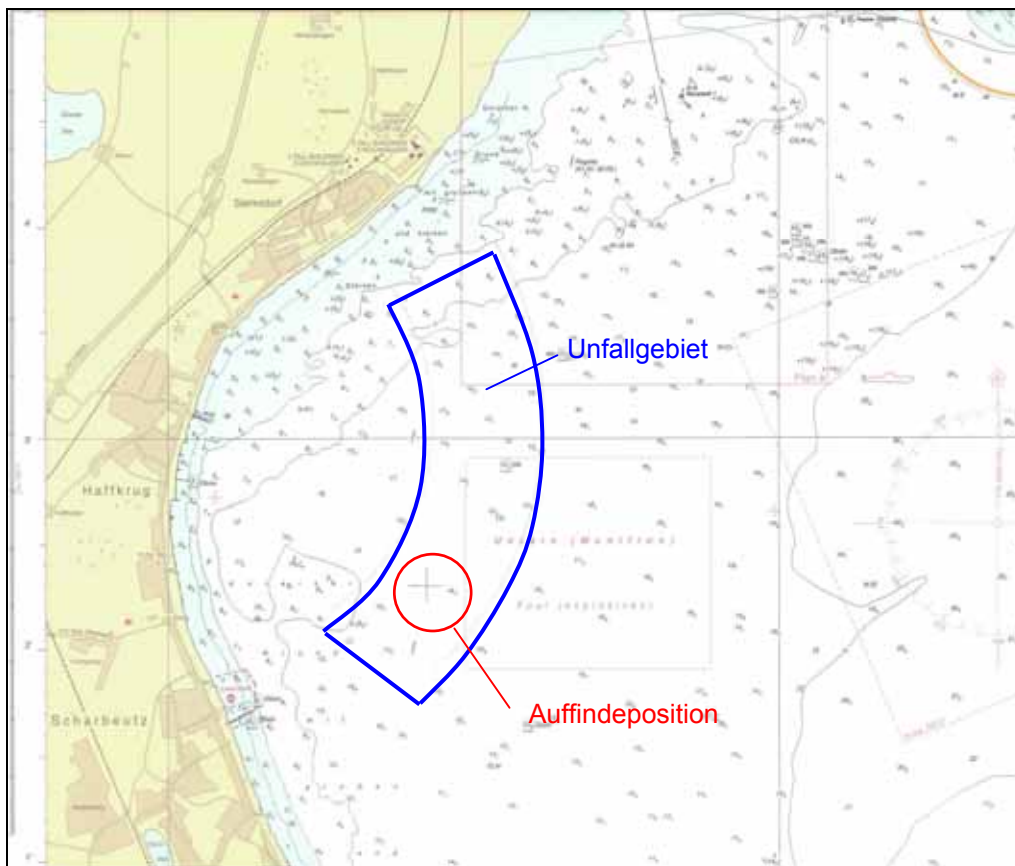


Abbildung 3: Unfallgebiet und Auffindeposition vor Haffkrug, Auszug BSH-Seekarte 35

### 4.3 Bergung der Yacht

Beim Auflaufen in der Nähe der Seebrücke von Haffkrug war die Yacht auf einer Sandbank vor dem Strand festgekommen. Ein Bergeversuch des Seenotkreuzers BREMEN am Nachmittag des 4. Juni 2008 schlug fehl, da die Yacht durch den starken Ostwind noch weiter in Richtung Strand vertrieben war. Zwei Mitarbeiter der ancora Marina brachten den Anker aus und sicherten die Yacht, die nun in einem Abstand von ca. 50 m zum Ufer lag. Am nächsten Tag konnte die HAPPY durch die beiden Mitarbeiter von der Sandbank bewegt und nach Neustadt gesegelt werden.

<sup>4</sup> Einsatzleiter vor Ort

## 5 Untersuchung

### 5.1 Besatzung

Der Bootsführer und Eigner der Segelyacht HAPPY war seit 1996 im Besitz eines Sportbootführerscheins-See. Er war bereits längere Zeit Eigner der Yacht HAPPY und kann somit als erfahren im Umgang mit dem Schiff gelten.

Der Mitsegler besaß keinen Führerschein für ein Wasserfahrzeug.

Beide Männer waren lange miteinander bekannt und hatten bereits mehrere kurze Fahrten zusammen unternommen.

### 5.2 Yacht

Die Yacht war 1993 nach Deutschland verkauft worden. Über die Voreigner konnte die BSU keine Erkenntnisse erlangen.

In den USA ist dieser Yachttyp häufiger anzutreffen. Seine Beliebtheit resultiert auch aus der Trailerfähigkeit und dem geringen Tiefgang aufgrund des sehr kurzen Kiels. Sie wurde bis Ende des Jahres 2000 produziert.

Die Com-Pac 19 ist nach Angabe der Werft in keine Entwurfskategorie, wie z.B. gemäß Anhang 1 Anlage A der Europäischen Sportbootrichtlinie<sup>5</sup>, eingeteilt.

Neben den bereits genannten technischen Daten besitzt die Com-Pac 19 die weiteren technischen Merkmale:

- |   |                    |
|---|--------------------|
| - Länge der Wasserlinie:                  | 4,99 m             |
| - Rumpflänge:                             | 5,76 m             |
| - Höhe des Mastes über der Wasserlinie:   | 7,62 m             |
| - Segelfläche Großsegel (lt. Hersteller): | 9,1 m <sup>2</sup> |
| - Segelfläche Vorsegel (lt. Hersteller):  | 8,3 m <sup>2</sup> |
| - Ballast:                                | 363 kg             |

Die Yacht ist mit einer Kajüte versehen. Nach Angabe der Werft sollen hier 4 Erwachsene einen Schlafplatz finden. Das Ruder ist am Spiegelheck angehängt und absenkbar. Die Yacht hat eine umlaufende Reling, die im Bug und Heckbereich mit Bug- und Heckkorb massiv ausgeführt ist. Der Mast steht an Deck und wird durch Vor- und Achterstag sowie Ober- und Unterwanten mit einem Salingspaar gestützt.

Die BSU besichtigte die Yacht im Hafen von Neustadt. Dabei wurden die folgenden Punkte festgestellt:

- Am Heck war auf der Steuerbordseite ein Elektromotor installiert<sup>6</sup>. Mit dem am Liegeplatz angeschlossenen Landstrom ließ sich dieser Motor betätigen.
- Am aufholbaren Ruder war keine Aufholeleine angebracht.
- Zwischen Ruderblatt und Elektromotor befand sich eine Badeleiter. Diese war heruntergeklappt. Die unterste Stufe befand sich 0,29 m unter Wasser. Die Breite aller Stufen betrug 0,21 m.
- Der Außenbordmotor war in der aufgeholten Position mit einer Leine gesichert. Diese Leine war durch die Mitarbeiter der Marina angebracht worden. Nach dem Lösen der Leine konnte der Außenborder ohne Betätigung einer weiteren

<sup>5</sup> Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedsstaaten über Sportboote

<sup>6</sup> Der Grund für das Anbringen dieses Motors wurde durch die BSU nicht untersucht.

Sicherung mit dem üblichen Kraftaufwand zu Wasser gelassen werden. Das Aufholen war ebenso einfach möglich.

- Abgesenkt betrug der Abstand zwischen Oberkante Reling und Motordeckel 0,55 m.
- Am Kajütaufbau befand sich die Anzeige für das Log und ein Handpeilkompass.
- Die Yacht war mit für den Binnenbereich zugelassenen Seitenlichtern und ebensolcher Hecklaterne ausgestattet.
- Weitere nicht zugelassene Positionslaternen fanden sich an der Vorkante des Mastes und im Masttopp.

In der Kajüte waren die nachfolgenden Gegenstände gelagert:

- Ein Seekartensatz für das Gebiet der Lübecker Bucht aus dem Jahr 2002,
- ein Gurtsystem zur Verwendung mit einer Sicherungsleine,
- zwei Feststoff-Rettungswesten, 1 x Größe 5 (40 bis 60 kg), 1 x Größe 8 (80 kg),
- ein Autoradio und ein Weltempfänger,
- ein älteres GPS<sup>7</sup>-Gerät mit einzeiligem Display ohne Batterien,
- ein Anker,
- ein automatisch aufblasendes Kenterschutzkissen zur Befestigung an der Mastspitze mit Ersatzpatrone.

Die Yacht war nicht mit einem UKW-Seefunkgerät ausgerüstet. Es befand sich kein funktionstüchtiges Navigationsgerät an Bord.



Abbildung 4: Bugansicht der Segelyacht HAPPY

<sup>7</sup> GPS – Global Positioning System



Abbildung 5: Heckansicht der Segelyacht HAPPY

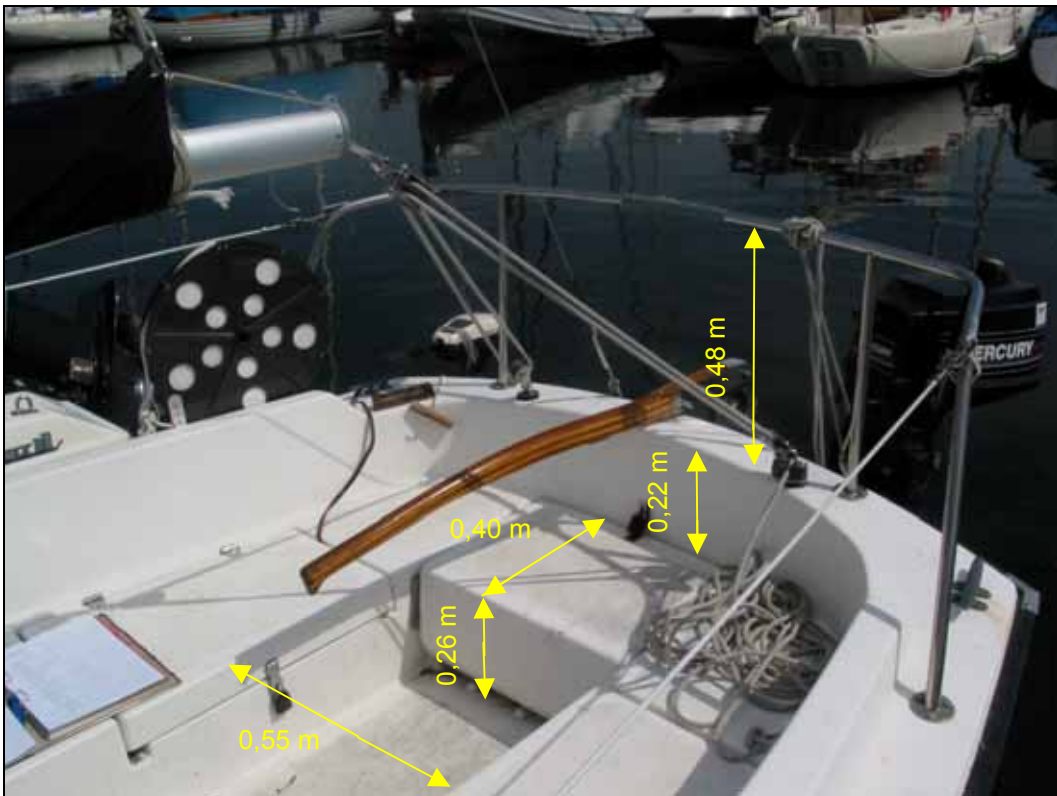


Abbildung 6: Plicht der Segelyacht HAPPY

Anlässlich der Besichtigung der Segelyacht HAPPY wurden auch die beiden Mitarbeiter der ancora Marina befragt, die das Schiff zurück segelten. Sie gaben an, dass sie vor dem Beginn der Rückfahrt alle Spannschrauben des stehenden Gutes angezogen hätten. Die Spannschrauben hätten sich soweit gelockert, dass der Wantenspanner des Unterwants auf der Steuerbordseite bereits auseinandergefallen sei. Ursächlich waren fehlende Splinte bzw. Kontermuttern an den offenen Wantenspannern (Abbildung 7).



Abbildung 7: Offene Wantenspanner für Ober- und Unterwant ohne Sicherungssplint

Nach dem Auffüllen des Kraftstofftanks sei der Außenbordmotor nach dem zweiten Ziehen angesprungen und anschließend rund gelaufen. Da das Großsegel nicht mit einer Reffleine versehen gewesen sei, hätten sie eine Leine für das Reff eingeschoren. Zusammen mit der vorhandenen Fock sei die Segelfläche danach gut dimensioniert gewesen, und sie hätten die Yacht, bei ähnlichen Wind- und Wellenbedingungen wie am Unfalltag, gut handhaben können.

Berechnungen der BSU zur Segelfläche ergaben für das Großsegel nur 7,5 m<sup>2</sup>. Das gereffte Großsegel besaß danach eine um 15 % verkleinerte Fläche.

### 5.3 Wetter

Das für die BSU durch den Deutschen Wetterdienst, Abteilung Seeschifffahrt, erarbeitete Gutachten stellte die folgenden Wetter- und Seegangsbedingungen zum Unfallzeitpunkt fest: *In der Westlichen Ostsee, speziell in der Neustädter Bucht, herrschte am 04.06.2008 gegen 12 Uhr MESZ heiteres und trockenes Wetter mit Lufttemperaturen nahe 17 °C und horizontalen Sichtweiten über 10 km. Der Nordostwind hatte eine mittlere Stärke von 5 Bft, bis zu 7 Bft in Böen. Die*

*kennzeichnende Wellenhöhe der Windsee wird nahe 1,0 m gelegen haben mit Perioden um 4 s.*

Weiter wird zu den Wellenhöhen ausgeführt, dass im küstennahen Bereich nur unzureichende Aussagen getroffen werden können. Außerdem wird festgestellt: *Die oben angegebenen Werte der Wellenhöhe beziehen sich grundsätzlich auf die kennzeichnende Wellenhöhe. Sie entspricht dem arithmetischen Mittel aus dem oberen Drittel der Wellenhöhen in einem Beobachtungszeitraum. Das bedeutet, dass eine Anzahl von Einzelwellen die kennzeichnende Wellenhöhe um 70 % bis 100 % übersteigen.*

Die Wettervorhersagen für die westliche Ostsee sagten bereits ab dem 3. Juni 2008 Ost bis Nordost 5 bis 6 Bft und eine See von 1,5 m voraus. Diese Vorhersage wurde auch am Morgen des 4. Juni 2008 aufrecht erhalten.

#### **5.4 Obduktion**

Auf Antrag der Staatsanwaltschaft wurde der Verstorbene im Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Lübeck obduziert. Aufgrund des Befundes wurde festgestellt, dass der Tod infolge Ertrinkens eingetreten war.

Eine festgestellte Halsverletzung wurde später in Zusammenhang mit einem Aufschlagen des Bootsführers auf die achtere Reling gebracht. Ein Gleichgewichtsverlust infolge des Seegangs könnte dafür ursächlich gewesen sein.

## 6 Fazit

Die Segelyacht HAPPY war nach ihrer Bauart für die zum Unfallzeitpunkt herrschenden Wind- und Wellenbedingungen geeignet.

Die Relingshöhe lag mit durchgehenden 0,48 m oberhalb der Mindestforderung von 0,45 m der Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes e.V.. Für Tätigkeiten am Außenbordmotor musste sich die handelnde Person auf der in der Pflicht umlaufenden Sitzbank aufhalten. Aufgrund des Sülls der Pflicht vergrößerte sich der oben genannte Wert um weitere 0,22 m.

Die Ausrüstung der Yacht entsprach nicht in vollem Umfang den empfohlenen, oben genannten Sicherheitsrichtlinien, den Empfehlungen der Broschüre „Sicherheit im See- und Küstenbereich“ des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie bzw. den gesetzlichen Vorschriften. So war eine der beiden Rettungswesten nicht für eine erwachsene Person geeignet.

Die Yacht war nicht in allen Teilen auf die Fahrt vorbereitet. Das stehende Gut war nicht ausreichend gesichert. Es bestand nicht die Möglichkeit, die Segelfläche an die vorhandenen Windbedingungen anzupassen.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung verzichtete auf eine vollständige Untersuchung des Seeunfalls, da aus dieser keine neuen Erkenntnisse hätten gewonnen werden können. Sie verweist aber in diesem Zusammenhang auf die Untersuchungsberichte zu ähnlichen Seeunfällen, so zum Beispiel:

- 338/03 - Überbordgehen eines Mitseglers von Bord der SY LISA,
- 122/04 - Überbordgehen des Bootsführers von Bord der SY RENI,
- 145/04 - Überbordgehen des Skippers der SY ALENA,
- 356/07 - Überbordgehen des Skippers der SY KLEINER LUMP.

## 7 Quellenangaben

- Ermittlungen der Kriminalpolizei Außenstelle Neustadt i.H.
- Zeugenaussagen
- Seekarten Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
- Amtliches Wettergutachten Deutscher Wetterdienst (DWD)
- Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes e.V.
- Die Broschüre „Sicherheit im See- und Küstenbereich, Sorgfaltsregeln für Wassersportler“, herausgegeben vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie