



ILLUSTRATION ANJA LEMCKE / NZZ

Ausbilder werden zum Sicherheitsrisiko

Auf der Flensburger Förde endet ein «Schwerwetterörn» tödlich. Der Unfall zeigt, wie nötig Standards aus der Luftfahrt für den Segelsport wären. VON JAN-ERIK KRUSE

Angehende Segler vertrauen sich für Ausbildungstörns oft Segelschulen oder Törn Anbietern an. Sie erwarten professionelle Segellehrer und Sicherheitsstandards. Doch in der Szene besteht kein einheitliches Niveau. Zwei Jachtunfälle aus dem kommerziellen Ausbildungsbetrieb gewähren einen ernüchternden Einblick in die Realität an deutschen Segelschulen.

Im ersten Fall verfügt der Skipper und Ausbilder über die höchsten amtlichen deutschen Segelqualifikationen, darunter den Sporthochseeschifferschein. Am Vormittag weist er die vierköpfige, unerfahrene Crew in die Segeljacht vom Typ Bavaria 46 ein. Gegen Mittag verlässt die Jacht ihren Liegeplatz im Alten Strom in Warnemünde, um vor dem Hafen auf der Ostsee bei leichter Brise Manöver für die Prüfung zum Sportküstenschifferschein zu trainieren. Allerdings herrscht an jenem Maitag dichter Nebel.

Fragen bleiben unbeantwortet

Das Boot hat noch nicht einmal die Molenköpfe der Hafeneinfahrt passiert, als die Crew plötzlich ein tiefes Schallsignal an Backbord hört: In nächster Nähe taucht eine Fähre aus dem Nebel auf. Der Skipper eilt an den Steuerstand, gibt Vollgas voraus und schafft es im letzten Augenblick, eine Kollision zu verhindern. Die Jacht setzt ihren Weg in Richtung See fort und die Segel werden gesetzt. Etwa 15 Minuten später kommt es zu einer weiteren Beinahekollision mit einer Segeljacht, die nur durch das rasche Ausweichmanöver der anderen Crew abgewendet wird.

Vor der Küste reisst der Nebel auf, der Wind schläft jedoch ein. Der Skipper entscheidet, wieder in Warnemünde einzulaufen, obwohl die Jacht dazu erneut in den Nebel hineinfahren muss. Der Vorschlag von der Crew, stattdessen einen dänischen Hafen anzulaufen, wird vom Skipper verworfen. Der Rudergänger soll sich am kleinen Kartenplotter, der am Steuerstand angebracht ist, orientieren. Dabei handelt es sich um ein Navigationsgerät mit Bildschirm.

Beim Ansteuern des Hafens fährt die Jacht wieder in dichten Nebel ein. Die Segel werden geborgen. Dann wird die Fahrt

unter Motor fortgesetzt. Als plötzlich der Nebel aufreißt und der Strand vor dem Bug auftaucht, bleibt keine Zeit mehr zu reagieren: Die Jacht läuft auf Grund. Verletzt wird niemand. Die Jacht kommt am Abend mit Schlepphilfe unbeschädigt frei.

Was bewog den Skipper, bei dichtem Nebel mit einer unerfahrenen Crew auszulassen? Wollte er seine Crew nicht enttäuschen? Hat er sich gegenüber seinem Arbeitgeber verpflichtet gefühlt, das Ausbildungsprogramm durchzuführen? Die Unfallermittler haben nicht danach gefragt. Was bekannt ist: Die Jacht war unter anderem mit dem erwähnten Kartenplotter und einem UKW-Funkgerät ausgestattet. Sogar ein Radargerät befand sich an Bord, blieb aber ungenutzt. Der Verkehr im Hafenbereich und in der Ansteuerung von Warnemünde wird von Land aus mit Radar überwacht. Per Funk kann jede Jacht mit der Verkehrszentrale in Kontakt treten und sich über die Verkehrssituation informieren. Warum machte der Skipper von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch? Nicht einmal dann, als es zu einer Beinahekollision mit einer Fähre gekommen war? Auch das wird im Unfallbericht nicht erörtert.

Der andere Unfall ereignet sich im April auf der Flensburger Förde und endet für den Schiffsführer tödlich. Auf

Die Route der «Special One»

30. April 2011



NZZ / hdt.

Das Anforderungsprofil für Skipper liegt in der Schnittmenge von Berufsnautiker, Didaktiker, Bootsbauer und Teamtrainer.

einem «Schwerwetterörn» eines Hamburger Anbieters trifft die Crew am Vorabend ein. Der Skipper stellt sich nicht vor, erkundigt sich nicht nach Vorkenntnissen und verteilt keine Aufgaben. Immerhin bereitet er der Crew an Bord ein Abendessen zu, verabschiedet sich aber gegen 22 Uhr von seinen Segelschülern, um den Abend mit einem Kollegen zu verbringen.

Die morgendliche Sicherheitseinweisung bleibt oberflächlich. «Überbordfallen ist verboten», wiederholt er mehrfach gegenüber seiner Crew. Die Einweisung in die für diesen Fall vorgesehenen Rettungsmittel bleibt unvollständig. Insgesamt, so beschreiben es Mitsiegler, habe sich eine Atmosphäre an Bord aufgebaut, die suggerierte, dass Fragen und Kritik vom Skipper nicht erwünscht seien. Nach Durchzug einer Wetterfront mit Hagelschauerböen legt die Jacht «Special One» des Bootstyps Salona 45 gegen 11 Uhr in Flensburg ab. Bei starkem Nordwestwind mit Sturm böen steuert der Skipper mit Nordostkurs auf die Flensburger Förde. Das Vorsegel wird ausgerollt. Kurz darauf übergibt der Skipper das Ruder, um sich zum Ausruhen in die Kajüte zurückzuziehen.

Etwa eine Dreiviertelstunde später erscheint der Skipper wieder an Deck der «Special One» – ohne Rettungsweste und ohne wetterfeste Kleidung. Eine Kursänderung steht an, damit dem

Verlauf der Förde weiter gefolgt werden kann. Dafür muss eine Halse gefahren werden. Ohne das Manöver zu besprechen, fordert der Skipper es von seiner Crew ein. Ein etwas ratloser Segler wird von ihm mit den Worten «Mach jetzt» zum raschen Handeln motiviert.

Wenig überraschend kommt es zu Problemen: Eine Leine zum Führen des Segels verheddert sich vor dem Mast. Das Segel schlägt im Wind und kann nicht in die richtige Stellung gebracht werden. Der Skipper begibt sich aufs Vorschiff. Unterstützt von einem Mitsiegler, gelingt es ihm, die Leine freizumachen.

Unausweichliche Katastrophe

Genau in dem Moment, als sich der Skipper aus seiner niedrigen Arbeitsposition aufrichtet, kommt das Segel in die richtige Stellung, füllt sich mit Wind. Die Jacht neigt sich ruckartig zur Seite und beschleunigt. Der Skipper verliert das Gleichgewicht und fällt – unter Missachtung seines selbst ausgerufenen Verbots – über Bord in die fünf Grad kalte Ostsee.

Die Crew reagiert so gut, wie man es von einer Gruppe Segler erwarten kann, die über Grundkenntnisse im Jachtsegeln verfügt: Rettungsmittel werden ausgebracht, Signalaraketen abgefeuert, per Funk Hilfe gerufen. Es gelingt der Crew sogar, die Jacht wieder an den Verunglückten heranzusteuern und Kontakt zu ihm herzustellen. Allerdings scheitern die Versuche, ihn wieder zurück an Bord zu bekommen. Ein dänischer Rettungshelikopter kann den Mann schliesslich aus dem Wasser bergen. Er verstirbt auf dem Weg ins Krankenhaus.

Während der Skipper im ersten Segelunfall motiviert, aber technisch und navigatorisch überfordert wirkt, erscheint der des zweiten Zwischenfalls routiniert, doch gleichgültig gegenüber seiner Ausbilderrolle und seiner persönlichen Sicherheit. In beiden Fällen schrumpft der Sicherheitsspielraum bedenklich.

Die beiden Beispiele zeigen: Für Teilnehmer von Ausbildungstörns ist ein Mindeststandard für Sicherheit notwendig – ähnlich wie an Bord einer Fähre oder eines Verkehrsflugzeugs. In der Luftfahrt tragen

vier Bausteine zur Sicherheit bei: die technische Integrität von Ausrüstung des Flugzeugs, klare Verfahren für Normal- und Notbetrieb, Crew-Auswahl und -Schulung sowie ein wirksames Qualitätskontrollsystem. Manche Jacht-Segelschulen bieten diese vier Sicherheitselemente in ihrer Ausbildung an, aber längst nicht alle.

Der Betreiber der «Special One» verfügt über ein technisches Team. Handbücher und Checklisten werden für Skipper bereitgestellt und deren Weiterbildung gefördert. Dennoch erweisen sich die im Zuge der Unfalluntersuchung gesichteten Dokumente als widersprüchlich und unstrukturiert: Sie verlieren sich in Details, unterlassen es aber, klare Vorgaben für das Tragen von Rettungswesten zu machen. Ein System zur Kontrolle der Arbeit an Bord gibt es nicht.

Die Qualifikation über das deutsche Segelscheinsystem bleibt auch fragwürdig: Ausbildungsinhalte müssen von den Segelschulen in Eigenregie aus den Prüfungsinhalten abgeleitet werden. Bewertungen bei praktischen Prüfungen hängen von der subjektiven Einschätzung der Prüfer ab. Das Anforderungsprofil für einen Ausbildungsskipper liegt in der Schnittmenge von Berufsnautiker, Didaktiker, Bootsbauer und Teamtrainer – bei gleichzeitiger «Nachrangigkeit finanzieller Interessen». Solche Persönlichkeiten finden sich selten zum Mindestlohn, der in der Branche üblich ist. Die Qualität der Segelausbildung steht und fällt mit den individuellen Ansprüchen und Fähigkeiten der Anbieter von Ausbildungstörns und des jeweiligen Skippers an Bord.

AUS DEM UNGLÜCK ANDERER LERNEN

Segeljacht-Forensik: Im Notfall macht Wissen den entscheidenden Unterschied.

In dieser Serie analysieren wir besondere Segelunfälle, ihre Ursachen und Verläufe.

