

Sicherheit auf dem Wasser

Ich weiß: Wenn man auf Gefahren und Sicherheitsmaßnahmen beim Wassersport hinweist, kann man leicht Angstgefühle hervorrufen. Aber ich bin der Meinung, dass das Thema Sicherheit, sinnvoll und ausreichend erklärt, auch das wertvolle Gefühl „hier bin ich sicher!“ erzeugen kann.

Bisher war ich mir ziemlich sicher, mit langjähriger Erfahrung und Routine ausreichende Sicherheitsvorkehrungen getroffen zu haben. „Hat ja die ganzen Jahre immer alles ganz gut geklappt. Zweimal musste uns ‚die Gesellschaft‘ zwar bergen, aber auch das ist ja ganz gut abgelaufen“. Es lief. Und ich hatte vor, alles so weiterzumachen wie bisher.

Doch dann habe ich den Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU; www.bsu-bund.de) vom 08.12.2022 über den Unfall des Segelbootes SILJA im Seegat Accumer Ee, zwischen den Inseln Baltrum und Langeoog, gelesen. Das Ziel der Untersuchung ist die Verhütung künftiger Unfälle.

In dem Bericht werden auf 139 Seiten die von der Crew getroffenen Maßnahmen zur Törn Vorbereitung in Bezug auf Navigation und Sicherheitsvorkehrungen, aber auch der Vorgang der Havarie und der Bergung bis ins kleinste Detail beleuchtet.

Zeitgleich werden vom BSU die zugehörigen allgemeinen Sicherheitsempfehlungen („[Lessons Learned](#)“) herausgegeben, die sich an die Allgemeinheit richten, mit dem Ziel, auf Sicherheitslücken oder bestehende Risiken aufmerksam zu machen.

Fazit für mich:

1. Die ausführliche Schilderung des Unfallgeschehens hat mir einen gehörigen Schrecken eingejagt. Aber: Die Bergemaßnahmen und der Umfang der eingesetzten Rettungskräfte und -geräte vermitteln mir auch ein gewisses Sicherheitsgefühl.
2. Ich werde meine Skipperkollegen im Wirkungskreis der IG Ems mit diesem Schreiben auf die Thematik aufmerksam machen.
3. **Bei uns an Bord werden wir umgehend das Sicherheitskonzept komplett neu überdenken!**

Sofortmaßnahmen:

- Von der IG Ems hatten wir die DGzRS (infozentrum-nds@seenotretter.de) zu einem Vortrag nach Lingen eingeladen. Neben einem sehr interessanten Bericht über ihre Arbeit haben sie uns mit Sicherheits-Informationen versorgt. 30 Teilnehmer von 6 emsanliegenden Vereinen hatten wir eingeladen mit der Empfehlung, diesen Vortrag auch in ihren Vereinen durchzuführen.
- Ich habe vom WSA einen Stapel kostenloser Broschüren „Sicherheit auf dem Wasser“ (<https://bmdv.bund.de>) geholt und für die Vereinskameraden und -kameradinnen im Hafenmeisterbüro ausgelegt.
- Den BSU-Untersuchungsbericht habe ich ausdrucken und als Ringbinder zusammenstellen lassen, den ich zur Einsichtnahme ebenfalls im Hafenmeisterbüro ausgelegt habe.

In den Broschüren der WSV und der Seenotretter findet man wichtige Regeln und Tipps für Wassersportler.

Zu einigen Punkten aus diesen Broschüren habe ich mal ein paar Fragen aufgeschrieben, wie sie einigen von Euch bestimmt bekannt vorkommen dürften. In den Antworten habe ich mit Links bzw. Quellenangaben einen leichten Zugang geschaffen. Die aufgeführten Fragen und Antworten umfassen natürlich nicht den gesamten Katalog der in den Broschüren dargelegten Empfehlungen.

- *„Was bedeutet ‚Gute Seemannschaft‘? Ist doch klar, man muss aufpassen, dass man mit niemandem zusammenstößt!“*

Klar, das auch! Aber darüber hinaus gehören viele wichtige Punkte zu einer Guten Seemannschaft. Das Verkehrsministerium zählt in seiner Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“ folgende 10 Punkte auf:

1. Schätzen Sie Ihre Kenntnisse und Fähigkeiten als Schiffsführer richtig ein!
2. Machen Sie sich mit den Eigenschaften und der Einrichtung Ihres Fahrzeuges vertraut!
3. Rüsten Sie Ihr Fahrzeug mit geeigneten Rettungsmitteln aus!
4. Informieren Sie sich über das vorgesehene Fahrtgebiet!
5. Beachten Sie die vorhergesagten Wetterverhältnisse und den Seegang!
6. Informieren Sie Ihre Besatzungsmitglieder und Gäste über die Sicherheitsvorkehrungen an Bord!
7. Treffen Sie Maßnahmen gegen das Überbordfallen und prüfen Sie Möglichkeiten, über Bord gefallene zu retten!
8. Verlassen Sie einen sicheren Liegeplatz nicht bei unsichtigem Wetter!
9. Halten Sie sich nach Möglichkeit von der Berufsschiffahrt fern!
10. Halten Sie stets einen gehörigen Ausguck!

Zusätzliche Lektüreempfehlung:

Kollisionsverhütungsregeln - KVR - (Verlag Delius Klasing), BinSchStrO, Handbuch Binnenschiffahrtfunk, „Grenzenlos fahren“ (www.lm-n.de), SeeSchStrO, Nordsee Handbuch, Wassersportjahrbuch (Reg.Verb. Segeln Weser-Ems)

- *„Wir wollen doch nur eine entspannte Bootsfahrt machen: Wozu hältst du uns dann diesen Vortrag? Unsere Gäste werden dadurch doch nur verängstigt!“*

Die Mitglieder meiner Crew sollen bei mir an Bord eine unbeschwerte Zeit verbringen. Aber wir wollen auch heil an unser Ziel kommen. Über die wichtigsten Abläufe an Bord und über eventuell erforderliche Maßnahmen sollten alle Crewmitglieder informiert sein (Seite 26 in der Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“).

- *„Warum den neuesten Wetterbericht hören? Wir haben doch strahlendblauen Himmel, und das schon seit einer Woche!“*

Das kann sich auch sehr schnell ändern! Darauf wollen wir vorbereitet sein. Außer der Windstärke brauchen wir die Windrichtung.

Wettervorhersagen: www.windfinder.com oder www.dwd.de

- *„Du schreibst oft was in eine Kladde. Muss man eigentlich jede Kleinigkeit aufschreiben?“*
In dem Merkblatt Seetagebücher und Reiseplanung in der Sportschiffahrt ([ELWIS - Seetagebücher](#)) heißt es: Seetagebuch ist der Oberbegriff für Schiffstagebuch und Maschinentagebuch. Für die Sportschiffahrt besteht nur die **Pflicht zum Führen eines Schiffstagebuchs**. Dies bedeutet, dass der Führer eines Sportfahrzeuges ein derartiges Tagebuch an Bord haben muss und die vorgeschriebenen Eintragungen vorzunehmen hat.
- *„Kannst du das Funkgerät lieber selbst bedienen? Ich habe das noch nie gemacht. Und außerdem: Wozu brauchen wir überhaupt Funk? Hat doch heute sowieso jeder ein Handy“.*
Ein zweites Crewmitglied sollte sich, wie mit anderen wichtigen Funktionen an Bord, auch mit der Bedienung des Funkgerätes auskennen (siehe „Gute Seemannschaft!).
Funkverkehr ist, auch in der Sportschiffahrt, mittlerweile unentbehrlich geworden. Bitte unbedingt die ausführlichen Hinweise in den Broschüren der WSV und der Seenotretter lesen. Wichtig: Klare Formulierungen (Die Kollision der EMSMOON mit der Friesenbrücke in Weener ist lt. Untersuchungsbericht der BSU v. 23.02.2017 hauptsächlich auf missverständlichen Funkverkehr zurückzuführen!)
Empfohlene Fachbücher: Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt (BSH), UKW-Funkzeugnisse (Delius Klasing)
- *„Wozu müssen wir eigentlich immer die unbequemen Schwimmwesten tragen? Wir können doch alle schwimmen“.*
Das Tragen einer Rettungsweste sollte, nicht nur für Kinder, eine Selbstverständlichkeit sein. Stellt bitte unbedingt sicher, dass jeder an Bord eine Weste der richtigen Größe hat und weiß, wie sie anzulegen und zu tragen ist. Wichtig: Bei nicht selbstauslösenden Westen muss klar sein, wie sie zu aktivieren sind.
- *„Wozu brauchst du eigentlich immer diese riesengroßen Karten?“*
Aktuelle Seekarten, Seebücher und Revierführer sind für die Reiseplanung und den Törn unerlässlich. Es gibt elektronische Seekarten (ENCs) und Papierseekarten. Ein Verzeichnis findet man u.a. unter <https://www.bsh.de> > Nautischer Produktkatalog.
- *„Warum musst du denn immer so viel rechnen, bevor wir endlich auf's Meer rausfahren können? Unterwegs stehen doch überall Bojen, nach denen wir uns richten können“.*
Erstens heißen die „Bojen“ Tonnen und zweitens müssen wir die Entfernung, die Wassertiefe an Flachstellen und die Fahrzeit berechnen.
Viele wichtige Informationen, sowohl für den Binnen- als auch für den Seebereich, gibt es bei www.ELWIS.de.
Die Routenplanung EurIS für acht Länder findet man unter www.eurisportal.eu.
Informationen für das deutsche und niederländische Revier findet man bei www.NAUTIN.nl.
Elektronische Berechnungen der Wassertiefe an Flachstellen bietet www.QuickTide.nl an.
Auch von www.wattpaddler.de gibt's ein gutes Programm.

Die Wasserstandsvorhersage bekommen wir bei www.bsh.de.

Viele wichtige Hinweise wie die Hoch- und Niedrigwasserzeiten findet man im Gezeitenkalender (BSH).

Strömungsgeschwindigkeiten kann man dem Heft "Der Küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht" (BSH) entnehmen.

Empfehlung: „Praxistraining Wattenmeer“ und „Geführte Wattenmeerfahrten“ vom Landesverband Motorbootsport Niedersachsen e.V. (www.lm-n.de).

Wenn man jedoch einen Törn über mehrere Flachstellen (Wattenhochs) machen und evtl. einen trockenfallenden Zielhafen anlaufen will, bietet sich unsere „Törnberechnung Wattenmeer“ an, die wir kostenlos auf unserer Internetseite www.i-g-ems.de anbieten. Man muss nur die tagesrelevanten Daten eingeben, alles Weitere rechnet das System mithilfe der hinterlegten Excelformeln sicher und schnell automatisch aus. In diesem System sind die Zugänge zu den benötigten Daten verlinkt.

- *„Was bedeutet eigentlich Seegat?“.*

Ein Seegat (auch Seegatt) ist eine Strömungsrinne zwischen Landmassen (Inseln oder Halbinseln). Wegen der Auswirkungen der Strömungs- und Windverhältnisse und veränderlichen Wassertiefen und Fahrrinnen **muss** man sich sehr gewissenhaft mit dem angebotenen Informationsmaterial beschäftigen (WSV-Broschüre, BSU-Untersuchungsbericht 276/21 Anlage 1).

- *„Den Plastikbecher kann ich doch wohl ins Wasser werfen. Der geht ja bestimmt unter“.*

Abfälle gehören grundsätzlich nicht ins Wasser! Insbesondere Kunststoffe haben im Wasser eine sehr hohe Beständigkeit. Der Müll hat oft schwerwiegende Auswirkungen auf Lebewesen und Lebensräume im Wasser.

Wichtige Regeln für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur findet Ihr u.a. bei Euren Verbänden unter www.dmyv.de und www.dsv.org sowie in der WSV-Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“.

Zum Schutz des sensiblen Weltnaturerbes Wattenmeer gibt es besondere Verhaltensregeln:

- Verordnungen zum Schutz des Wattenmeeres (NWattNPG)
- Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee (NPNordSBefV)
- Verordnung über den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer.

Wir wünschen Euch viele schöne und unbeschwerte Stunden an und auf dem Wasser.

Text: Horst Busse, IG Ems

Gestaltung: Udo Hülsing, IG Ems