

Kentern und Untergang des Motorbootes „Simone“ in der Accumer Ee zwischen Baltrum und Langeoog

Wiederholt ist es zu schweren Unfällen, zum Teil mit Todesfolge, im Bereich der Seegatten und der Elbemündung gekommen. Diese Unfällen sind stets dann passiert, wenn versucht wurde, ein solches Seegebiet zu durchfahren, während der Gezeitenstrom gegen den Wind setzt. Dies ist bei auflandigem Wind und entsprechendem Seegang besonders gefährlich.

Durch die ost- und nordfriesischen Seegatten fließt der Gezeitenstrom in und aus den Wattgebieten. Die relativ tiefen Seegatten sind die Mündungen der Wattströme. Allen Seegatten sind flache Barren vorgelagert, auf denen schon bei frischen auflandigen Winden (Bft. 5) und bei auslaufendem Gezeitenstrom hoher, brandender Seegang und Grundsee steht. Das Befahren der Seegatten wird bei starken auflandigen Winden (Bft. 6) schnell gefährlich bis unmöglich.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die tatsächliche Höhe der Brandung von See aus nicht rechtzeitig erkennbar ist. Ist ein Einlaufen unvermeidbar, sollte dies im letzten Drittel der Flut erfolgen. Unter Umständen müssen auf See oder in den geschützten Gewässern von Ems oder Jade bessere Einlaufbedingungen abgewartet werden.

Das Seeamt Emden hat am 19.9.2000 einen derartigen Seeunfall untersucht (DI58/00 E). Hier ein Auszug aus dem „Spruch“:

Bei dem Motorboot „XXX“ handelte es sich um ein 1998 von der Tage-Gustafson-Bootswerft in Porvoo/Finnland aus GFK gebautes handlaminiertes Fahrzeug mit der Typenbezeichnung TG-5800 Sportfisher. Nach Herstellerangaben ist dieser Sportbootstyp mit einer geräumigen Kabine ausgestattet und die Sichtverhältnisse vom Fahrstand aus in alle Richtungen sind infolge der im vorderen und achteren Teil sowie im Bereich beider Seiten eingebauten Fenster sehr gut. In der Kajüte mit integriertem Fahrstand in der achteren Schiffshälfte sind Sitzplätze für sechs Personen neben Übernachtungsmöglichkeiten für zwei Erwachsene vorhanden und zudem reichlich Platz zum Verstauen von Ausrüstungsgegenständen und einer per Hand zu betreibenden Lenzpumpe sowie ein Kartentisch.

Als Antriebsmotor diente ein 40-PS-Mercury-Außenbordmotor, der vom Fahrstand auf der Steuerbordseite der Kajüte aus gefahren wurde und dem gut manövrierfähigen Fahrzeug eine maximale Geschwindigkeit von 20 Knoten ermöglichte.

Der Vorsteven war weit ausladend und breit konzipiert, sodass dieser Bootstyp bei üblichen Seegangsbedingungen nicht zum Unterschneiden neigte. Weiter war das Fahrzeug mit einem großen selbstlenzenden Vordercockpit konstruiert und mit Hand-

läufen an beiden Seiten und einer Heckreling ausgerüstet. Der bei Inbetriebnahme zertifizierte Fahrzeugtyp für die Fahrtgebietskategorie C soll sicherheitstechnisch dem allgemeinen Standard entsprechen, und nach Angaben des deutschen Händlers wurde durch Anbringung eines in die Decksform integrierten Bugspriets der Bootstyp TG 5800 auf 6,01 Meter verlängert, was unter anderem eine andere Einstufung, wie zum Beispiel Fahrtgebiet, zur Folge hatte. Aus der Verlängerung resultiert zum Beispiel, dass gemäß den Vorgaben für Fahrzeuge unter 6000 Millimetern der Bootstyp über der Bemessungsgrenze liegt und nicht mehr unsinkbar zu sein braucht.

Der beteiligte Fahrzeugführer C. hat bekundet, er habe am 25. Juni 2000 den Sportbootführerschein See in Düsseldorf erworben. Vorher allerdings sei er schon des Öfteren, etwa seit 1983, mit seinem Schwiegervater im Nord- und Ostseebereich unterwegs gewesen. Zusammengefasst seien das zirka drei Wochen Fahrzeit pro Jahr gewesen. Neben seinen in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen sei er im Rahmen der Ausbildung zum Erwerb des Sportbootführerscheins zweimal zwei Stunden im Düsseldorfer Hafen in die Handhabung und den Umgang bei der Führung von Motorbooten eingewiesen worden. Der Lehrgangleiter habe auch immer wieder auf die aus den Gezeiten und Strömungen resultierenden Gefahren hingewiesen.

Ende der 27. Woche 2000 habe er, C., die auf einem Trailer liegende Motoryacht „XXX“ nach Dornumersiel verbracht, um das Fahrzeug dort zu Wasser zu lassen. Nach seinen Planungen habe er dann vom Hafen aus Ausflugs- und Angelfahrten in den Wattfahrwassern südlich der Ostfriesischen Inseln sowie im seewärtigen Bereich durchführen wollen. Bereits vorher hätte er das Boot mit einer GPS-Anlage des Typs Magellan XL ausgerüstet. Weiterhin habe er über die neueste Ausgabe der deutschen Seekarte Nr. 89 „Juist bis Wangerooge“ verfügt sowie im Hafen einen Tidenkalender erworben. Ein fest eingebauter Kompass und ein Echolot sowie ein kleines Transistorradio hätten die Ausstattung vervollständigt. UKW-Sprechfunk beziehungsweise ein tragbares Telefon sei nicht an Bord gewesen.

Am 15. Juli 2000 gegen 11.00 Uhr habe er bei strahlendem Sonnenschein und guter Sicht mit seiner Tochter B. mit dem Sportboot „XXX“ den Accumersieler Yachthafen in Richtung See verlassen, um dort zu angeln. Um 9.00 Uhr bereits sei von ihm der Seewetterbericht im Radio NDR 2 abgehört worden, demnach sei für den Tag Wind der Stärke 4 Beaufort aus Nordwest, später auf West rückdrehend, gemeldet gewesen. Vorher habe er sich allgemein bei anderen Sportbootfahrern im Hafen über die Revierverhältnisse in der Accumer Ee und den damit zu-

sammenhängenden Problemen erkundigt. Das Seehandbuch oder andere Unterlagen über die in Seegaten und im Bereich der Ostfriesischen Inseln bei bestimmten Wetterlagen und Gezeiten in den Fahrwassern eintretenden Schwierigkeiten habe er nicht eingesehen.

Ansonsten habe er seines Erachtens die Angeltour gut vorbereitet. Sämtliche Tonnen- und Wrack-Positionen habe er aus der Seekarte herausgenommen und in die GPS-Navigationsanlage einprogrammiert und einen Tourenplan ausgearbeitet, da er die große Seekarte wegen der Unhandlichkeit nicht an Bord habe mitführen wollen. In diesem Plan seien die exakten Tonnenbezeichnungen, jeweils die genauen Kurse bis zur nächsten Tonne beziehungsweise andere Positionen, wie Hafeneinfahrten und Wracks, einschließlich der Entfernungsangaben sowie Tideinformationen, enthalten gewesen. Die Navigation mit der GPS-Anlage bei Einbeziehung des Kompasses habe ihm keinerlei Schwierigkeiten bereitet.

Unfallhergang

Um zirka 12.00 Uhr habe er, auslaufend, die Tonne „A 1“ in der Accumer Ee passiert, um anschließend verschiedene Wrackpositionen in diesem Bereich anzulaufen, wo er dann geangelt hätte. Gegen 16.00 Uhr sei er mit seiner Tochter übereingekommen, wieder nach Accumersiel zurückzufahren, da diese leicht seekrank geworden sei. Zwischendurch habe er das Boot immer wieder kurz aufgestoppt, um zu angeln. Die Geschwindigkeit hätte nach der GPS-Anzeige bei 7 bis 8 Knoten gelegen, und wegen der Problematik bei Ebbstrom und dem vorherrschenden nordwestlichen Wind habe er nicht zu früh in die Accumer Ee einlaufen wollen. Um zirka 17.00 Uhr habe er die Tonne „A2“ nahebei mit einer Geschwindigkeit, von zirka 5 Knoten passiert und Kurs auf die Tonne „A 1“ genommen.

Die Dünung sei sehr schnell sehr steil und hoch geworden. Er habe jetzt vor der Wahl gestanden, den Kurs in Richtung See zu ändern oder Kurs zu halten und die Geschwindigkeit weiter zu reduzieren. Er sei mit der Geschwindigkeit heruntergegangen, aber er habe sich nicht getraut, den Kurs der „XXX“ in Richtung See zu ändern, weil er Befürchtungen gehabt habe, dass sein Fahrzeug kentern könnte. Plötzlich sei die „XXX“ von einer achtern auflaufenden Welle überholt worden. Dadurch sei das Heck angehoben und der Bug der „XXX“ in die nächste Welle geschoben worden, worauf das Vordercockpit gänzlich voll Wasser geschlagen sei.

Zirka 2 Kubikmeter Seewasser hätten sich in der Plicht befunden, das über eine Lenzöffnung und einen 3/4-zölligen Schlauch nach außenbords hätte abgeführt werden müssen. Daraufhin habe das Boot stark nach Steuerbord gekrängt, was dann um zirka 17.15 Uhr das Kentern des Fahrzeuges, zirka 100 bis 200 Meter nördlich der Tonne „A 1“, zur Folge

gehabt hätte. Alles sei innerhalb weniger Sekunden abgelaufen, und er habe wegen der schnellen Folge der Geschehnisse keine Möglichkeit gehabt, mit Fahrmanövern das Kentern des Fahrzeuges zu verhindern. Die „XXX“ sei mit dem Kiel nach oben getrieben, und er habe sich mit seiner Tochter in einer Luftblase innerhalb des Kabinenaufbaues befunden. Die vordere und auch achtere Tür zur Kajüte sei nach wie vor wasserdicht geblieben. Er habe mit seiner Tochter trockenen Fußes in der Kajüte gestanden. Durch Lüfteröffnungen im achteren Teil der Kajüte sei Wasser eingedrungen. So habe er Zeit gefunden, die Rettungsmaßnahmen vorzubereiten. Beide hätten sich dann Rettungswesten und das Notsignalkpaket gegriffen und seien dann an die Wasseroberfläche getaucht. Erst jetzt hätten beide die Rettungswesten angelegt.

Als gut geübte Schwimmer seien dabei für sie keine Probleme aufgetreten. Zunächst sei von beiden versucht worden, beim Boot zu bleiben, die „XXX“ sei jedoch langsam über das Heck gesunken. Anschließend habe er mit seiner Tochter Anstrengungen unternommen, in Richtung der Tonne „A 1“ zu schwimmen, was beiden jedoch aufgrund des seewärts setzenden Ebbstromes nicht gelungen sei. Weiter habe er überlegt, zur Tonne „A2“ zu gelangen, was er aber dann wegen der sich leicht brechenden Dünung in Richtung Schifffahrtszeichen ausgeschlossen hätte. Als dritte Variante sei in seine Überlegungen eingegangen, eventuell in Richtung Baltrum zu schwimmen. Zum Schluss sei er zu der Erkenntnis gelangt, im Bereich des betonnten Fahrwassers zu bleiben, da dort die Wahrscheinlichkeit am größten sei, von einem vorbeifahrenden Schiff entdeckt und aufgenommen zu werden. Um zirka 18.30 Uhr habe er, vom Gefühi geleitet, erstmals ein rotes Notsignal abgeschossen, gegen 18.45 Uhr ein zweites Mal. Gleich nach dem Auslösen dieses Notsignals habe er Maschinengeräusche gehört und daraufhin sofort ein weißes Signal abgeschossen.

Rettung

Das Fahrzeug habe mit einem Schallsignal geantwortet, und unmittelbar darauf sei er mit Tochter vom Kutter „Nordmark“ („N“) an Bord genommen worden. Der Kapitän des etwa 15 Meter langen und mit einem zirka 110 kW leistenden Antriebsmotor ausgestatteten Angelkutters „N“ hat zum Geschehen ausgesagt, er sei am 15. Juli mit einer Angelgesellschaft vor der Insel Langeoog unterwegs gewesen, und gegen 17.15 Uhr sei die Entscheidung gefallen, die Tour zu beenden und nach Accumersiel zurückzulaufen. Vorher hätte er, D., die Rückfahrt durch die Accumer Ee wegen der dort vorherrschenden widrigen Seegangsverhältnisse während der Ebbphase bei nordwestlichem Wind auf keinen Fall gewagt. Kurz nach Passage der „Accumer Ee“-Ansteuerungstonne habe er um zirka 18.30 Uhr ein in Richtung Ostende der Insel Baltrum hellrotes Licht eines Notsignals in einer nicht bestimmaren Entfernung beobachtet.

Daraufhin habe er sofort über UKW-Kanal 16 den auf Langeoog stationierten Rettungskreuzer „Hannes Glogner“ („HG“) über das Geschehen informiert. Um zirka 18.40 Uhr seien vom Fahrstand der „N“ aus nochmals ein rotes Notsignal sowie die beiden im Wasser treibenden Schiffbrüchigen auszumachen gewesen. Von diesen sei dann nochmals eine weiße Rakete abgeschossen worden, worauf er, D., signalisiert hätte, dass an Bord der „N“ die Notlage der im Wasser treibenden Personen erkannt worden wäre.

Der SNK „HG“ habe sofort von der „N“ die Information erhalten, dass die treibenden Personen gesichtet worden seien und sofortige Hilfe erforderlich sei. Um 18.45 Uhr hätte die „N“ die beiden Schiffbrüchigen an Bord genommen und notdürftig versorgt. Das Aufnehmen der im Wasser treibenden und sehr erschöpft wirkenden Schiffbrüchigen sei nicht leicht gewesen und mithilfe aller an Bord erfolgt. Besonders die junge Frau hätte Schwierigkeiten gehabt, da aus ihm nicht erklärbaren Gründen die Rettungsweste nicht ganz in Ordnung gewesen sei und der Kopf der Frau nur knapp aus dem Wasser geragt hätte. In etwa 5 Minuten sei die Rettungsaktion abgeschlossen gewesen.

Gegen 19.15 Uhr sei Herr C. mit Tochter an das Rettungsboot „HG“ abgegeben worden. Abschließend möchte er, D., noch sagen, dass an diesem Tag die Wetterlage für Angelfahrten nicht besonders geeignet gewesen sei. Mehrere Kollegen hätten aus diesem Grund schon am Morgen die Fahrten abgesagt. Außerdem habe er nur zufällig die von den Schiffbrüchigen abgegebenen Notsignale gesehen, da er in der Richtung der Tonne „A1“ Beobachtungen angestellt hätte, um die Tonne optisch auszumachen. Das gekenterte Boot sei von der „N“ zu keinem Zeitpunkt zu sehen gewesen.

Kapitän D. vom Angelkutter „N“ hat ergänzend über das Befahren der mit dem Seegat „Accumer Ee“ zusammenhängenden Problematik ausgeführt, er befahre seit Erwerb diverser Befähigungsnachweise bis zum heutigen Tag als Kapitän auf verschiedensten Schiffen und Kuttern das Seegat. Im Oktober 1983 sei er selbst in der Accumer Ee in große Schwierigkeiten geraten, als er dort seinen Kutter „Tanja“ verloren hätte. Zurzeit befahre er fast täglich mit seinem Angelkutter „N“ das Seegat und sei daher mit den Strom- und Seegangsverhältnissen bestens vertraut. In der Accumer Ee würde immer dann starke Brandung auftreten, wenn schwere Dünung bei gleichzeitigem starkem Ebbstrom zu beobachten sei. Am 15. Juli 2000 sei er zirka drei Stunden nach Hochwasser in Richtung See gelaufen, und es sei zirka 14.30 Uhr gewesen, als er dort angekommen sei. In der Accumer Ee hätte zu diesem Zeitpunkt extremer Seegang geherrscht. Nach seinen Erfahrungen wäre er eine Stunde später mit seinem Kutter nicht mehr durch die Accumer Ee gekommen. Um 18.45 Uhr am 15. Juli beim Einlaufen der „N“ sei der Seegang, bis auf eine ganz flache

Dünung, verschwunden gewesen, zu dem sei jetzt aufländiger Wind zu beobachten und Flutstrom eingetreten gewesen.

Im deutschen Seehandbuch 2006, „Nordseehandbuch – Östlicher Teil“, wird im Abschnitt C 7: „Die ostfriesische Küste zwischen Jade und Ems“ unter anderem allgemein zu den Seegatten und Wattfahrwassern ausgeführt, dass die bezeichneten Fahrwasser der Seegate zwischen den Ostfriesischen Inseln wegen der steil ansteigenden Sände und die Watte südlich der Seegate wegen der Stromverhältnisse besondere Aufmerksamkeit und Vorsicht sowie Kenntnis der örtlichen Verhältnisse erforderten. Das Fahrwasser der Accumer Ee sei sehr veränderlich und versande gelegentlich. Aufländige Winde von mäßiger Stärke würden im Fahrwasser über die Barre auf dem Westerriff, besonders bei Ebbstrom, eine erhebliche Brandung verursachen. Fahrzeuge sollten nur bei steigendem Wasser in die Accumer Ee einlaufen.

Herr Dipl.-Meteorologe E. vom Deutschen Wetterdienst – Geschäftsfeld Seeschifffahrt – hat in einem amtlichen Gutachten über die Wetter- und Seegangsverhältnisse die durch die Beteiligten geschilderten Bedingungen bestätigt. Der tagsüber geltende Wassersportwetterbericht für die Ostfriesischen Inseln und die Emsmündung, der um 8.00 Uhr vom DWD herausgegeben worden sei und über den Postinformationsdienst hätte abgerufen werden können, habe Nordwest 5, Schauerböen gelaundet.

Entscheidungsgründe

Der beteiligte Fahrzeugführer hat diese Angeltour in den Küstenbereich nördlich der Inseln Langeoog und Baltrum zwar in gewissem Sinne sorgfältig vorbereitet, indem er unter Zuhilfenahme einer auf den neuesten Stand berichtigten Seekarte die Positionen der einzelnen Fahrwassertonnen und der anzufahrenden Wrackpositionen in das an Bord befindliche GPS-Gerät einprogrammiert hatte, sich die einzelnen Kurse und Entfernungen notiert sowie die Tideverhältnisse aufgeschrieben und ein eigens von ihm für den Tiefgang der „XXX“ entwickeltes Gezeitendiagramm mitgeführt hatte.

Dies allein war jedoch nicht ausreichend, denn es entspricht des Weiteren der seemännischen Sorgfaltspflicht gemäß §3 Abs. 1 SeeSchStrO beziehungsweise der VO zu den KVR, darüber hinaus auch sämtliche revierspezifischen nautischen Veröffentlichungen, wie Seekarte, See- und Hafenhandbuch sowie Leuchtfeuerverzeichnisse mitzuführen, bei Bedarf einzusehen und die entsprechenden sicherheitsrelevanten Informationen zu beachten (vergleiche Sicherheit im See- und Küstenbereich, Sorgfaltsregeln für Wassersportler, herausgegeben vom BSH in Zusammenarbeit mit der WSV des Bundes, dem DWD, der DGzRS, dem DMYY, dem DSV und dem DKL (1999, Seite 10).

Diese Unterlassung war daher als ein fehlerhaftes Verhalten des Beteiligten im Sinne des §18 SeeUG zu bewerten, das allerdings nicht unfallursächlich war, da er während seines Ausflugs keine generellen Navigationsprobleme zu verzeichnen hatte und sich bei anderen Sportbootfahrern auch über die speziellen Gefahren des Wattfahrwassers der Accumer Ee informiert haben wollte.

Unfallursächlich war vielmehr dass der Beteiligte wider besseres Wissen die Rückfahrt angetreten hat, obwohl die Ebbphase noch nicht abgeschlossen war und die vorherrschenden Seegangs- und Dünungsverhältnisse in diesem Wattfahrwasser insbesondere für diesen Bootstyp ein sehr hohes Gefährdungspotential beinhaltete. Denn dieses Boot ist nach Auffassung des Seeamtes aufgrund seiner Konstruktion zwar bei gutem Wetter und ruhiger See und Dünung für Kurzausflüge in den Seebereich, und mit einem erfahrenen Fahrzeugführer besetzt, durchaus einsetzbar. Infolge seiner im Vorschiffsbereich offenen Pflicht, die zirka 2 Kubikmeter Wasser aufnehmen kann, das aufgrund des unzureichend dimensionierten Wasserabflusses nur sehr langsam ablaufen kann, ist es jedoch für den Seebereich nicht uneingeschränkt geeignet. Statt eines Abflusses über einen 0,75" (= 20 Millimeter) starken Schlauch sollten Cockpit-Lenzrohre nach den Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-Abteilung des DSV, Ausgabe 1998/1999, für sämtliche Sportboote unter 8,0 Meter Länge in allen Fahrtgebieten mindestens über einen Durchmesser von 2 x 25 Millimeter (= 1") verfügen (Seite 13), und es wird empfohlen, den Durchmesser größer zu wählen, als die ORC-Regeln es vorschreiben (Seite 14).

Da der Beteiligte unter Verletzung der seemännischen Sorgfaltspflicht die Rückfahrt zu früh angetreten hat, wurde das Boot durch eine achterliche See mit dem Heck angehoben, schnitt mit dem Vorschiff unter, das Vordercockpit füllte sich mit Wasser, das über das unzureichend dimensionierte Lenzrohr nicht schnell genug ablaufen konnte, so dass das Boot instabil wurde und unmittelbar darauf kenterte.

Eventuell hätte der beteiligte Fahrzeugführer diesen Vorgang noch durch eine Erhöhung der Fahrtstufe verhindern können, als er die achterliche See anrollen sah. Das Boot hatte jedoch noch nicht den engen Flaschenhals des Fahrwassers der Accumer Ee südlich der Tonne „A8“ erreicht, in dem die See sich noch höher und kürzer aufstellte, so dass es zur feststehenden Überzeugung des Seeamtes in jedem Falle etwas später gekentert wäre mit aller Voraussicht nach noch weitaus gravierenderen Folgen, da eine Kursänderung in Richtung See keinesfalls mehr möglich war, ohne sofort mit dem Boot umzuschlagen.

Nachdem das Boot gekentert war, kieloben trieb und über die Entlüftungsöffnungen langsam voll lief, haben sich der beteiligte Fahrzeugführer und seine

Tochter sehr umsichtig und besonnen verhalten, indem sie rechtzeitig das Bootsinnere verlassen und die erforderliche Seenotausrüstung mitgenommen haben. Dennoch ist es nur einem sehr glücklichen Umstand zu verdanken, dass sich die Schiffbrüchigen über eine Stunde lang in dem etwa 13 °C kalten Wasser und in der Fahrinne halten konnten und schließlich noch rechtzeitig von der Besatzung des heimkehrenden Angelkutters „N“ bemerkt und gerettet wurden.