

Das Aufarbeiten hat begonnen

Es ist manches schief gelaufen, nachdem Ursula Erb in diesem Seenotfall ihren Notruf in die Kantonale Notruf-Zentrale in St. Gallen absetzte, und nur mit viel Glück ist der Bodensee an seiner schlimmsten Schiffskatastrophe vorbeigeschrammt (siehe Bericht Seite 6ff).

In der KNZ St. Gallen wurde die Lage unterschätzt, falsch beurteilt und der eingehende Notruf vielleicht auch nicht ernst genug genommen. Der Disponent in der Leitzentrale hat letztendlich die falschen Entscheidungen getroffen, die zu einer Verkettung von Pannen führte.

Aus dem Blickwinkel des Schweizer Ehepaars Erb und auch für jeden außenstehenden Betrachter jedenfalls scheint es gänzlich unverständlich, dass nie daran gedacht wurde, einen Internationalen Seenotalarm auszulösen und sich die Alarmierung auf den SDR beschränkte. Doch spätestens beim zweiten Notruf war klar, dass sich der Unfall eigentlich außerhalb der planerischen Einsatzgebiete der KNZ und des SRD befand.

Die falsche Lagebeurteilung in der KNZ hätte die zwölf Menschen das Leben kosten können, zwölf Menschen, die gerade den Albtraum erlebt haben: Boot gesunken, hilflos bei Starkwind und Welle im See, den sicheren Ertrinkungstod vor Augen. Und nach der gelungenen Rettungsaktion waren auch noch die Retter Hans-Ulrich Erb und seine Frau mit ihrem überladenen Boot in Gefahr, deren beherztes Eingreifen das Schlimmste verhinderte konnte.

Der erste Fehler war, dass in der Leitstelle nicht bereits nach dem ersten Anruf internationaler Seenotalarm ausgelöst wurde, weil man der Meinung war, dass die Angaben über den Ort und Herangang des Unfalls zu ungenau waren und man sie nicht dem richtigen See zuordnen konnte.

Der zweite und fatalste, dass man nicht mehr unternahm, als zwei Rückrufversuche und es dann dabei beließ, weil man überlastet war und andere Fälle in der Priorität vorzog.

Der dritte, dass man im Anschluss an den zweiten Notruf 19 Minuten später nicht mehr unternahm, als ein Boot des SRD in Marsch zu setzen, weil man aus der Information, dass einige Personen gerettet worden waren, schloss, dass keine akute Gefahr mehr bestand.

Der vierte, dass der SRD nichts unternahm, als die Suche über einen längeren

Zeitraum erfolglos blieb.

Der fünfte, dass man nie die Anrufe hinterfragte, um genauere Informationen zu gewinnen. So blieb die KNZ bis zum Schluss darüber im unklaren, wo sich die HR 34 befand.

Dass am Ende auch noch die Ambulanzen mit Verspätung kamen, spielt schon fast keine Rolle mehr.

Bei all dem verging von einer Aktion zur nächsten in der KNZ und auch beim SRD immer viel zu viel Zeit.

Dass vielleicht leicht gesagt und hinterher ist man immer schlauer. Jedenfalls hat man sowohl bei der Leitzentrale als auch beim SRD begonnen, nach den Ursachen der Pannenserie zu forschen. Die Aufgabe lautet, wie man so ein Desaster in Zukunft ausschließen kann.

Doch dass diese Überlegungen überhaupt stattfinden, ist ein Ergebnis von Hans-Ulrich Erbs Hartnäckigkeit gegenüber den Behörden und seiner Zivilcourage, sich nicht damit abspeisen zu lassen, dass die Havarie der „Lady Jay“ stillschweigend in den Aktenordnern versenkt wird. Er hat Druck gemacht und sich die Zeit genommen, den Unfall sachlich aufzuarbeiten. Wäre das nicht eigentlich Sache der Behörden gewesen?

Am Bodensee haben wir dank der vieler freiwilligen Helfer der Rettungsdienste und der Beamten der See- und Wasserschutzpolizei eigentlich eine hervorragende Seenotrettung. Die Freiwilligen verzichten auf Freizeit, müssen manchmal von der Arbeit weg und blitzschnell im Kopf auf die neue Situation im Rettungseinsatz umschalten und auch die professionellen Retter sind immer für einen Einsatz bereit, der weit über das Alltägliche hinausgeht.

Dass es immer wieder Schwachstellen gibt, wird sich leider nie verhindern lassen. Eine solche Pannenserie muss aber Konsequenzen haben und zu einer grundlegenden Neuorientierung führen. Das ist die Aufgabe von Vorgesetzten, um Schulduzuweisung geht es nicht.

Was bisher passiert ist, sind kleine Schritte: So wurde der Alarmplan in der KNZ erweitert und im computergesteuerten System der KNZ werden Layer für die Seegebiete und die verfügbaren Rettungsdienste hinterlegt. Auch über Schulungen wird nachgedacht, die das Personal auf die Analyse und das Vorgehen beim Eingang von Seenotrufen schulen soll.



Herzlichst, Ihr

Hans-Dieter Röhl

Kurz notiert

Segelschule schließt

Ulla Müller schließt zum Jahresende ihre Segelschule in Wallhausen. Die Schule war 1965 von Siegfried Beil gegründet und von Willi Müller zunächst als Angestelltem und später als Eigentümer geleitet worden. Nach dem Tod ihres Mannes 1975 übernahm sie Ulla Müller. In der bekannten Schule lernten tausende Wassersportler das Segeln und Motorbootsfahren. Die Ortsverwaltung hat einen Nachfolger für die Schule gefunden, der aber nicht mehr über alle der 14 Liegeplätze im Hafen verfügen soll. Ein Platz bleibt bei Ulla Müller, drei werden an einen ansässigen Verein abgegeben.

Neues Tourismushighlight

In Gebhardsweiler, einem Ortsteil von Uhlhingen-Mühlhofen soll 2013 ein Traktormuseum eröffnet werden. Gebaut wird das Museum von Gerhard Schumacher, dem Geschäftsführer eines Herstellers mobiler Recyclinganlagen in Göppingen. Das Museum soll mehr als 150 alte Traktoren aus aller Welt und alte handwerkliche Gegenstände auf 5600 Quadratmetern Ausstellungsfläche zeigen. Angeschlossen an das Museum sind ein großer Veranstaltungsraum, Gastronomie, Lagerräume, ein Hofladen mit landwirtschaftlichen Produkten sowie vier Wohnungen für Mitarbeiter.

Weniger Fahrgäste

Auch die österreichischen Vorarlberg Lines müssen dem teilweise verregneten Sommer Tribut zollen: Die Zahl der beförderten Fahrgäste ging um zwei Prozent auf rund 550 000 zurück. Positiv entwickelten sich dabei die Sonderfahrten, weniger Fahrgäste kamen im Linienverkehr an Bord. Dort lag der Rückgang mit 475 000 Fahrgästen bei rund 5 Prozent. Neu eingeführt wurden die Schnellfahrten von Bregenz auf die Mainau, zu denen rund 17 000 Passagiere zuströmten.

Es läuft nicht rund beim R

Zwölf Menschen rettete das Schweizer Ehepaar Hans-Ulrich Erb und seine Frau Ursula am 19. Juni aus dem Bodensee, wie die IBN bereits im Juli berichtete. Nach der Kenternung der Motoryacht „Lady Jay“ trieben acht Männer und vier Frauen fast eine Stunde zwischen Langenargen und Rorschach bei Starkwind mitten im Bodensee.

Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**

Dass es nicht zu einer der schlimmsten Schiffskatastrophen auf dem See kam, ist einer Reihe von glücklichen Zufällen zu verdanken.

Einer davon ist, dass das Ehepaar Erb zum richtigen Zeitpunkt zur Stelle ist und bei allem, was dann folgt Ruhe bewahrt, bis es nach einer halben Stunde alle Schiffbrüchigen an Bord hat und diese anschließend in einer fast eine Stunde dauernden Fahrt nach Horn in den sicheren Hafen bringen kann. Bis heute hat das Ereignis die beiden fest im Griff. „Nie mehr möchte ich wieder in eine solche Situation kommen“, schildert Ursula Erb ihre bleibenden Eindrücke.

Dem glücklichen Ausgang der Havarie der „Lady Jay“ stehen Verzögerungen und Fehleinschätzungen der Lage in der Kantonalen Notrufzentrale in St. Gallen und beim Seerettungsdienst Rorschach gegenüber, die nicht zuletzt auf kommunikativen Problemen beruhen. Dass an diesem Tag nicht alles optimal lief, gibt Aurelio Zaccari, der Chef der Kantonalen Notrufzentrale (KNZ) und auch Helfer des Seerettungsdienstes Rorschach (SRD) unumwunden zu.

Drei Notrufe mit dem Handy durch Ursula Erb an die (KNZ) und rund eine Stunde und 20 Minuten

brauchte es, bis ein Rettungsboot des Seerettungsdienstes Rorschach SRD/SLRG kurz vor dem Hafen Horn bei der HR 34 mit den Geretteten längsseits kommt.

Ursula Erb wählt bei ihrem ersten Anruf um 11.49 Uhr unmittelbar nach Sichtung der ersten Schiffbrüchigen die in der Schweiz neben der 117 und der Seenotrufnummer 118 ebenfalls propagierte 144 und landet deshalb bei der (KNZ) St. Gallen bei einem Sanitäts- statt einem Polizeidisponenten. Dies stelle jedoch kein Problem dar, erläutert Zaccari, da ein Notruf sofort intern an den zuständigen Disponenten, in diesem Fall der Polizei weitergegeben werde. Optimal sei es jedoch nicht, da die Seenotrufnummer 118 gleich bei dem entsprechenden Disponenten der Polizei eingeht.

Doch der erste Anruf von Ursula Erb bricht ab, ohne dass sie den Standort ihres Bootes vollständig durchgeben kann.

Zumindest ihre Angaben „auf dem See, eine ganze Gruppe von Leuten schwimmen, Linie Rorschach – Langen...“ hätten eigentlich ausreichen müssen, weitere Maßnahmen einzuleiten, sofort den SRD zu informieren oder gar einen Internationalen Seenotalarm auszulösen.

Doch das schätzt man in

der Leitstelle anderes ein. Dort kann man die bruchstückhafte Meldung nicht auflösen und versäumt es, die gespeicherte Meldung ein weiteres Mal abzuhören, um sich Klarheit zu verschaffen.

Der fällige Internationale Seenotalarm wird daher nicht ausgelöst. Hinzu kommt, dass gleichzeitig weitere Notfallmeldungen an diesem Tag eintreffen. Sie sind von den anderen Seen, an denen es wegen des Starkwindes ebenfalls zu Havarien kommt, berichtet Zaccari. Die KNZ ist außer für den Bodensee auch für Teile des Zürichsees und den Walensee zuständig. Der Disponent kann im ersten Moment die für ihn bruchstückhaften Angaben über den Unfallort nicht dem Bodensee zuordnen.

Im Kanton St. Gallen ist der Seenotrettungsdienst insofern anders organisiert, als nicht die Seepolizei direkt, sondern der SRD unter Aufsicht des Schifffahrtsamtes des Kantons St. Gallen die Rettungsaufgaben auf dem See wahrnimmt. Deren Freiwillige sind auf Grundlage eines Vertrages beauftragt und mit entsprechenden Einsatzfahrzeugen ausgerüstet. Im Kanton Thurgau, in Baden-Württemberg und in Bayern nimmt die Seepolizei bzw. die Wasserschutzpolizei im Rahmen der Gefah-



rettungsdienst



Kurs der Hallberg-Rassy 34 von Ursula und Hans-Ulrich sowie des Rettungsbootes der SRD. Oben: Der Plot der Suchkation nach den Vermissten.

renabwehr die Seenotretung wahr. „Die Wasserschutzpolizei hatte an diesem Tag vier Boote in diesem Gebiet im Einsatz“, berichtet Dietmar Issler, Leiter der Wasserschutzpolizeistation Friedrichshafen. Selbst mit so einer ungenauen Position wäre eine internationalere Alarmierung also durchaus sinnvoll gewesen.

Die KNZ St. Gallen versucht nach dem ersten Anruf von Ursula Erb zwar noch zweimal erfolglos einen Rückruf, unternimmt dann aber fatalerweise nichts weiter.

Bis dann nach fast 20 Minuten Ursula Erb um 12.07 Uhr den zweiten Notruf absetzen kann! Bis zu diesem Zeitpunkt hat das Segler Ehepaar zehn Schiffbrüchige an Bord genommen und war auf der Suche nach zwei weiteren Vermissten.

Der zweite Notruf gelingt. Ursula Erb kann die Situa-

tion schildern. Die Positionsbeschreibung „Linie Langenargen – Rorschach, ca. Seemitte bleibt für den Disponenten aber weiterhin relativ unspezifisch und auch die Bootsbeschreibung mit der Angabe „HR 34“ ist für ihn nicht nachvollziehbar.

Es wird hier ein Ausbildungsdefizit insofern sichtbar, als das Personal in der Leitstelle nicht speziell für die Bearbeitung von Seenotfällen und deren Besonderheit ausgebildet ist.

„Unsere Beamten sind geschult nachzuhaken, gezielt schnell zu hinterfragen, um die notwendigen Informationen zu bekommen“, berichtet Dietmar Issler. Dies kann letztlich dazu führen, im Notfall die notwendigen Sekunden zu gewinnen, die Leben retten.

Spätestens jetzt, nach dem zweiten Notruf von Ursula Erb, hätte die KNZ St. Gallen sofort aktiv werden müssen.

Doch weitere sechs Minuten verstreichen, bis der SRD in Rorschach eingeschaltet wird. Dass die Schiffbrüchigen an Bord gezogen sind und die HR 34 Richtung Rorschach unterwegs ist, wird von der Leitstelle so interpretiert, dass die Situation bereits entschärft ist:

„Für den Disponenten scheinen die Leute gerettet, und es gibt für die Leitstelle keinen Anlass, weitere Hilfskräfte aufzubieten“, schildert Zaccari die Situation aus der Sicht seiner Leitstelle. Ursula Erb wird der Disponent 25 Minuten später bei ihrem dritten Anruf mitteilen: „Es ist alles aufgeboten, mehr können wir nicht machen.“

Dort wird der Notfall daher als Alarmstufe 1 eingestuft. Die sieht den Einsatz eines Rettungsbootes des SRD vor. Die Dringlichkeit von Ursula Erbs zweitem Anruf auf Grund der ange-

spannten Lage an Bord entgeht dem Disponenten in der Leitstelle.

Dass auch das zu lange dauert, wird von Zaccari auf Nachfrage der IBN bestätigt. Auf Basis der vorliegenden Informationen habe man sich für keine anderen Maßnahmen entscheiden können. Diese sei dann aber gemäß dem mehrstufigen Alarmplan in die Wege geleitet worden.

„Ein Problem für mich in diesem Fall war, dass das Boot ja ständig in Bewegung war und von mir nie präzise geortet werden konnte“, schildert der an diesem Tag zuständige Disponent den Hergang aus seiner Sicht. Einen Internationalen Seenotalarm habe man auf Grund der gegebenen Lagebeurteilung keinen auslösen wollen. Der werde in St. Gallen nur bei vermissten Personen und bei größeren Ereignissen ausgelöst, erläutert Zaccari.

Vermisst wurde niemand und die Schiffbrüchigen waren an Bord genommen. Verletzte gab es anscheinend keine, wie auf Rückfrage des Disponenten bestätigt wurde.

Nach der Infomation durch die Leitstelle in St. Gallen übernimmt der SRD Rorschach und der Schiffsführer die weitere Rettungsaktion in eigener Regie. Man geht dabei von einem schweren Unfall aus. Doch auch beim SRD läuft nicht alles rund auf Grund von Fehleinschätzungen, aber auch wegen fehlender Informationen.

Nach einem kurzen Briefing läuft das SRD-Boot mit Verspätung aus. Trotz der Angabe „Linie Langenargen – Rorschach – Mitte See“ fährt dessen Bootsführer einen nordöstlichen Kurs, also auf einer Linie Rorschach – Nonnenhorn, weil man eine Abtrift der HR 34 auf Grund von Wind und Welle vermutet.

Hans-Ulrich Erb hat, als das Rettungsboot des SRD um 12.26 Uhr den Hafen von Rorschach verlässt und sich auf die Suche nach der HR 34 macht, bereits die letzten beiden Vermissten gefunden und an Bord genommen.

Obwohl die Suchaktion nach der HR 34 rund 40 Minuten erfolglos bleibt, unternimmt der Bootsführer nichts Weiteres, außer dass er mehrmals versucht, das Handy der Erbs zu erreichen. Zu einer weiterreichenden Alarmierung und größer angelegten Suchak-

Info

Such- und Rettungsaktionen auf dem Bodensee erfolgen in internationaler Zusammenarbeit. Sie funktioniert im Allgemeinen gut. Informiert die Leitstelle die Wasser- oder Seepolizei, kann diese Internationalen Seenotalarm auslösen. Dazu werden deutsche, Schweizer und österreichische Einsatzkräfte sowie ein Helikopter für die Suche und die Rettung von Schiffbrüchigen oder Vermissten angeboten. Der Internationale Seenotrettungsdienst Bodensee wurde durch einen Beschluss der Polizeichefs am Bodensee im Rahmen der Bodenseekonferenz ins Leben gerufen. Ihm gehören die See- und Wasserschutzpolizeien der drei Anliegerstaaten an. Einheitliche Einsatzpläne gibt es aber nicht.

Wie in Deutschland, erfolgt die Koordination von Rettungseinsätzen auch in der Schweiz über speziell eingerichtete Rettungsleitstellen. In Deutschland ist das z. B. Radolfzell für den westlichen Teil des Sees und den Untersee oder die Leitstelle in Friedrichshafen für den Bodenseekreis. In Bregenz ist

die Leitstelle bei der Feuerwehr in Bregenz angesiedelt.

Wählt man die 112, die internationale Notrufnummer für das Handy, dann landet man bei einer der verschiedenen Leitstellen rund um den See, je nachdem, in welchem Netz das Handy eingeloggt ist und hat nicht das Risiko, dass man kein Netz erreicht (sofern man es auf freie Netzwahl gestellt hat). Diese Nummer empfiehlt auch Dietmar Issler, Leiter der Wasserschutzpolizeistation Friedrichshafen. „Wir werden die 112 in Zukunft verstärkt propagieren“, verspricht er. In der Schweiz gilt die 112 ebenfalls als internationale Notrufnummer. Parallel dazu existiert aber auch noch die 118 als spezielle Notrufnummer im Seenotfall.

Die Wasserschutzpolizei in Deutschland direkt alarmieren zu wollen, ist häufig sinnlos, denn im Zuge von Sparmaßnahmen sind die WaPo-Posten meist nur zu den üblichen Bürozeiten besetzt und selbst die Dienststelle in Friedrichshafen ist im Sommer bis maximal 22 Uhr erreichbar. Ähnlich ist es in den anderen Anrainerstaaten.

tion kann man sich auch beim SRD Rorschach nicht entschließen.

Erst um ca. 13.10 Uhr hat das Rettungsboot die HR 34 nach 44-minütiger Suchfahrt entdeckt und fährt die Segelyacht aus der Rorschacher Bucht kommend an. Erb ist mit seinen zwölf Schiffbrüchigen zu diesem Zeitpunkt mit rund drei Knoten Fahrt fast schon bis Horn gelangt und hofft dort im Hafen auf

weitere Hilfe. Das SRD-Boot dreht, nachdem es kurz längsseits kam, sofort wieder ab, weil zwei gekenterte Jollen vor Altenrhein gemeldet sind, will aber Hilfe im Hafen organisieren. Ein SRD-Mitglied hat anschließend ein Auto mit Decken und Kleidern für die Schiffbrüchigen bestückt und fährt nach Horn.

Es sind zunächst keine Helfer in Horn vor Ort, und

Skipper Erb muss die Schiffbrüchigen an Land bringen. Zwei Männer, die zufällig im Hafen sind, helfen ihm. Erst kurz danach trifft ein erster Helfer des SRD Arbon und dann später über den Landweg vom SRD Rorschach ein. „Als ich ankam“, berichtet der Helfer des SDR Rorschach, „waren die Personen an Land.“ Der Helfer des SRD Arbon hat Duschmöglichkeiten und einen Raum organisiert. Die Personen stehen zum Teil unter Schock, zwei Personen, darunter eine Schwangere im vierten Monat sind in schlechtem Zustand.

Erst jetzt wird der Sanitätsdienst alarmiert. Kurze Zeit später trifft der erste Krankenwagen ein, kurz darauf ein zweiter mit einem Arzt. Später sind vier Ambulanzen für die Versorgung der Schiffbrüchigen vor Ort.

Der SRD Rorschach hat um 13.35 Uhr, also erst zwanzig Minuten nachdem das Rettungsboot die HR 34 gefunden hatte, die Kantonspolizei Thurgau infomiert und übergibt ihr die Einsatzleitung, da die Schiffbrüchigen auf Thurgauer Gebiet sind. Die Thurgauer Polizei trifft ein und beginnt mit der Untersuchung des Vorfalles. Um 14.21 Uhr dann wird die WaPo in Friedrichshafen eingebunden. Da es sich um ein deutsches Boot handelt und auch die Schiffbrüchigen aus Deutschland sind, wird der Fall an die WaPo Friedrichshafen übergeben, die die weiteren Untersuchungen leiten soll.