

Segeltörn endet mit Schuldspruch

04.08.2008

HALTERN / MARL Schuldig gesprochen wegen fahrlässiger Tötung wurde am Donnerstag Matthias B. (36) vor dem Marler Schöffengericht. Bei einem Segeltörn auf dem Stausee, den der Angeklagte am 26. Juni 2007 gemeinsam mit zwei Arbeitskollegen unternommen hatte, war einer der drei Männer auf tragische Weise ums Leben gekommen.

Es war stürmisch auf dem Halterner Stausee. Die drei Segler waren trotz des Starkwindes ohne Schwimmwesten mit ihrer Jolle auf das Wasser gegangen und nach einer regelrechten Odyssee gekentert. Günther B. ertrank, die anderen beiden konnten sich retten.

Vor Gericht ging es vornehmlich um die Frage, inwieweit Matthias B. in seiner Funktion als Skipper verantwortlich für den Unfalltod seines Kollegen war.

Die Aussagen von Angeklagtem, Zeugen und Sachverständigem lieferten eine ausführliche und unstrittige Rekonstruktion des Unfallherganges. Die drei Segler hatten im Grunde keine Erfahrung. Nun verurteilte das Schöffengericht Marl den einzigen Beteiligten mit Segelschein wegen fahrlässiger Tötung zu einer Geldstrafe. Denn der Unfall sei für ihn vorhersehbar und vermeidbar gewesen.

Segeltörn war Übungsfahrt

Die Rekonstruktion des Unfallherganges durch den Angeklagten und die Zeugen ergab, dass das Unglück Folge mehrerer technischer Defekte und grober Fehler der gesamten Mannschaft war. „Hier waren Laien am Werk, die keine Ahnung hatten“, sagte der Sachverständige (siehe hierzu auch in unsere [Synopsis zum BSU-Jahresbericht 2007](#) das Swiss Cheese Model auf Seite 3).

An einem Nachmittag Ende Juni trafen sich die beiden Anfänger mit ihrem Skipper im Hafen, wo auch die Boote der Betriebssportgemeinschaft von Gelsenwasser liegen. Bei dem Segeltörn der drei Männer hatte es sich um eine Übungsfahrt gehandelt, mit der sich die Kollegen unter Anleitung des Angeklagten auf ihre praktische Segel-Prüfung vorbereiten wollten. Dass Matthias B. der Skipper sein würde, war klar: Er besaß als Einziger den Bootsführerschein und damit auch die Verantwortung für das Boot, das nur ein Scheininhaber ausleihen durfte. Dass der Angeklagte selbst kaum über praktische Erfahrungen verfügte, war den beiden bekannt. Er hatte seinen Segelschein erst zwei Jahre zuvor erworben, doch er war seitdem nur ein paar Mal gesegelt. Starkwind kannte er so gut wie gar nicht.

Besondere Verantwortung

Dennoch sei nicht einfach jeder für sich selbst verantwortlich gewesen, so Staatsanwalt Bernd Vollmer. Auch das Schöffengericht unter Vorsitz von Richter Michael Brechler sah

eine besondere Verantwortung bei Matthias B.: Der Angeklagte sei der Erfahrenere gewesen und habe über überlegene praktische Kenntnisse verfügt, die ihn dazu hätten befähigen

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water August 2008 (Seite 2 von 3)

müssen, die Gefahr, die die stürmische Wetterlage darstellte, zu erkennen und zu vermeiden.

Über den Halterner See brauste an jenem Tag ein stürmischer Wind. Der Skipper wies darauf hin, dass Rettungswesten vorhanden wären - ergänzte aber sogleich, dass er keine tragen werde. Er würde auch keine mitnehmen. Als einer der Anfänger Bedenken äußerte, zerstreute der Schiffsführer diese mit dem Argument, ihr Boot könne nicht kentern.

Eine von vielen Fehleinschätzungen - ob schon falsch gelernt oder nur missverstanden, ließ sich vor Gericht nicht klären. Fest stand nur: "Sie hatten überhaupt keine Ahnung", sagte ein Sachverständiger. Er war nicht der einzige Experte: Sowohl Richter als auch Staatsanwalt sind langjährige Segler, bei deren Fragen der Angeklagte oftmals wie ein unvorbereiteter Schüler in der Segelprüfung aussah.

Aber Matthias B. (36) machte aus seiner Ahnungslosigkeit auch gar keinen Hehl, im Gegenteil: Er wollte im Prozess nichts verschleiern, dazu hatte er auch gar nicht die Kraft. Die meiste Zeit blickte er zu Boden, mehrfach weinte er lautlos.

Am Nachmittag des 26. Juni 2006 segelten er und seine zwei Schicksalsgenossen direkt in die Katastrophe. Sieben Windstärken grenzen an Sturm, selbst seetüchtige Kielyachten sind bei solch wildem Wetter nicht mehr leicht zu steuern. Aber das Boot der Gelsenwasser-Angestellten, ein offener "Flying Cruiser" aus glasfaserverstärktem Kunststoff, ist nur etwas über fünf Meter lang, hat keinen festen Kiel und ein paar Macken, die seine Bedienung erheblich erschweren.

Schon bald merkten die drei, dass an ein gemütliches Üben von Wende oder Halse bei den schweren Böen nicht zu denken war. Die Defekte am Boot und die Unfähigkeit der Mannschaft führten dazu, dass sie bald völlig durchnässt und erschöpft in einer schützenden Bucht landeten. Doch anstatt nun an Land zu gehen, bestand der Skipper darauf, zurückzusegeln. Der Wind war noch stärker geworden. Kaum verließen sie die Bucht, schlug auch schon eine Böe in die Segel. Warum hatte Matthias B. nicht zumindest das Vorsegel heruntergenommen?

Das Boot kenterte in der nächsten Böe, alle landeten im Wasser. Immerhin besaß der Skipper so viel Sachkenntnis, den "Flying Cruiser" wieder aufzurichten. Er konnte sich sogar an dem Boot festhalten, das sofort vom Wind weggetrieben wurde, nachdem Mast und Segel aus dem Wasser waren. Jetzt wollte er die Kollegen auffischen. "Aber der Wind drehte ständig, ich kam einfach nicht heran." Die Verzweiflung, die er in diesen Sekunden erlebt haben muss, ist ihm ein Jahr später im Gerichtssaal deutlich ins Gesicht geschrieben.

Die beiden über Bord Gefallenen beschlossen nun, ans Ufer zurückzuschwimmen. "Das war doch gar nicht weit", sagte Thomas O. vor Gericht. Der 35-Jährige ist der erfahrenste der drei. Er ist Surfer und kann Wind daher recht gut einschätzen. Ihm sei ein bisschen mulmig gewesen vor der Abfahrt, weil nur ein weiteres Boot und ein Surfer auf dem sonst belebten Stausee unterwegs waren. Aber wie Günther B. vertraute er dem Skipper.

Jetzt dämmerte den beiden, wie ernst ihre Situation war: Sie waren beide erschöpft, die schweren Overalls und die Gummistiefel, die sie tragen, zogen unwiderstehlich in die Tiefe. Thomas O. gelang es, Hose und Jacke abzustreifen. Mit letzter Kraft schwamm er ans Ufer.

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water August 2008 (Seite 3 von 3)

"Fünf Meter mehr, und ich hätte es nicht geschafft." Er hörte Günther B. um Hilfe schreien, hatte aber nicht mehr die Energie umzudrehen. Auch ein Angler hörte die Rufe und löste Alarm aus. Doch für Günther B. kam jede Hilfe zu spät.

So wie dem Angeklagten, sagt Staatsanwalt Bernd Vollmer in seinem Plädoyer, ergehe es vielen Seglern: Sie erwerben den Schein, können deswegen aber noch lange nicht ausreichend segeln, um ein Boot allein zu führen. "Und Segeln ist eben lebensgefährlich." Das müsse sich jeder bewusst machen, der aufs Wasser geht.

Der Verteidiger von Matthias B. setzte sich für einen Freispruch ein: "Alle sind auf eigenes Risiko mitgefahren", sagte der Rechtsanwalt - folglich könne Matthias B., der seit dem Unglück in psychiatrischer Behandlung ist, die Verantwortung für seine Besatzungsmitglieder gar nicht tragen. Doch der Richter Michael Brechler verneinte das: "Je höher das Risiko, desto größer die Sorgfaltspflicht", sagte er. Der Verunglückte habe diese Gefahr nicht in gleichem Maße einschätzen können. „Der Horizont war ein anderer“, so Brechler. Der Angeklagte besaß die Verantwortung, auch weil seine Mitsegler ihm vertrauten. Ohne den Leichtsinn des „Skippers“ wäre es nie zu dem Unglück gekommen. "Damit müssen Sie leben", sagte Brechler.

Resümee:

So ergeht es leider vielen Bootsfahrern: Sie erwerben den Sportbootführerschein, verfügen deswegen aber noch lange nicht ausreichend Kenntnisse und Erfahrungen, um ein Boot allein führen zu können.

Ein Schein macht noch keinen Skipper !

Kommt dann noch eine Prise falsch verstandener „Mut“ hinzu, endet der Vergnügungstörn häufig bitter. Ohne auf das Wetter, oder die Besonderheiten der Situation zu achten verlassen sie leichtfertig sichere Liegeplätze, wobei die Boote nicht mal seeklar sind.

Auch die Rettungswesten sind unter Wassersportlern ein Tabuthema. Niemand würde ihre Notwendigkeit bestreiten. Doch wer an See oder Meer den Booten beim Auf- und Abfahren zuschaut, vermag nur bei wenigen Besatzungsmitgliedern an Bord die lebensrettende Schwimmhilfe zu entdecken.

Es wird schon nichts passieren, werden die meisten denken, und lassen den signalroten Ausrüstungsgegenstand sicher im Spind hängen.

Wozu solche „Lässigkeit“ führen kann, zeigt leider auch wieder dieser tragische Unfall.