

Sicherheit auf Regatten

Vortrag anlässlich der Veranstaltertagung

am 14. November 2015 in Frankfurt

Guten Tag meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich bin vom Ausschuss Wettkampfwesen ausgeguckt worden, Ihnen einige Anregungen zum Thema Sicherheit auf Regatten zu geben. Zunächst zu meiner Person: Holger Goldberg, Geschäftsführer eines Interessen- und Arbeitgeberverbandes im Bereich Taxi, Mietwagen, Omnibus, früher auch 10 Jahre lang Güterkraftverkehr und Spedition, von 1979 bis 2001 Regattaleiter Technik in Duisburg, Wettkampfrichter seit Februar 1994. Alle zwei Jahre veranstalte ich in Köln die größte Taximesse der Welt, wo Sicherheit ebenfalls ein ganz wichtiges Thema ist.

Vorab möchte ich darauf hinweisen, dass ich Ihnen mit meinen Ausführungen Anregungen geben möchte. Keinesfalls

soll hier der Eindruck entstehen, dass ich der Auffassung bin, nur so und nicht anders müsse es gemacht werden. Dies geht schon deswegen nicht, weil die örtlichen Verhältnisse natürlich immer anders sind und entsprechend angepasst gearbeitet werden muss.

Das Thema Sicherheit auf Regatten ist immer aktuell, wurde in der Vergangenheit aber meist behandelt, wenn es zu irgendwelchen größeren Zwischenfällen gekommen ist, die dann auch noch durch die Presse gegangen sind. Für meinen ersten Vortrag zu dem Thema vor annähernd genau 5 Jahren war dies sicherlich der schlimme Unfall bei der Regatta in Leipzig am 13. April 2008. Ich erinnere mich aber auch an einen gravierenden Zusammenstoß auf dem Baldeney-See in Essen anlässlich der Internationalen Regatta 1992, als die Kanadierin Silken Laumann schwer verletzt worden ist.

Vielleicht noch ein paar Worte vorweg: Als mich die Mitglieder des Ausschusses Wettkampfwesen 2010 während einer Jugendmeisterschaft im Laufe der vier Tage alle einmal angesprochen und gebeten haben, einen solchen Vortrag zu halten, lagen wir zeitlich vor der Love Parade in Duisburg.

Der Vortrag lag nach der Love Parade. Wenn Sie heute irgendeine Großveranstaltung, egal welcher Art, in Deutschland durchführen und dies vielleicht früher bereits einmal gemacht haben, werden Sie feststellen, es gibt auch heute ein Vor und ein Nach der Love Parade.

Sollten Sie Veranstaltungen in geschlossenen Räumen wie zum Beispiel Turnhallen, Mehrzweckhallen und dergleichen durchführen, dann bedürfen Sie dafür einer baurechtlichen Genehmigung. Während dies früher bei vielen Veranstaltungen relativ einfach zu regeln war, ist dies seit 2010 erheblich komplizierter geworden, da die zuständigen Kontrollbehörden natürlich Angst haben, im Falle eines Unfalls oder gar einer Katastrophe zur Verantwortung gezogen zu werden. Die Durchführung von Veranstaltungen – und das gilt auch für Sportveranstaltungen – ist somit komplizierter geworden. Dies sollten Sie bei der Planung von Sportveranstaltungen immer in Betracht ziehen und auch entsprechenden zeitlichen Vorlauf berücksichtigen, um nicht in Zeitdruck zu geraten.

Selbst in öffentlichen Mehrzweckhallen und Turnhallen, bei denen man ja eigentlich davon ausgehen sollte, dass die Sicherheitsvorschriften erfüllt sind, werden immer wieder Mängel aufgedeckt und Veranstaltungen blockiert.

Lassen Sie uns zunächst einmal prüfen, welche Rechtsgrundlagen für die Sicherheit auf Regatten in Frage kommen können. Da wären einmal die Ruderwettkampfbregeln bei deutschen Regatten, die in Ziffer 2.5.1 vorschreiben, dass ein Plan der Regattastrecke sowie die Vorschriften über das Befahren der Regattastrecke vor Beginn und während der Regatta, auch zu Trainingszwecken, als Fahrordnung allgemein zugänglich ausgehängt sein müssen. Die Regattastrecke muß im Übrigen mindestens drei Stunden vor Beginn der Wettkämpfe – auch von Vorrennen – gekennzeichnet sein. Es gibt ja Regattaveranstalter, die von ihrem eigenen Regattatermin überrascht werden.

Ziffer 2.5.5.1 der RWR schreibt dann unter anderem vor, dass der Veranstalter den Regattaarzt und den Rettungsdienst zu bestellen hat. Trotz intensiven Suchens der eigentlich mir nicht ganz unbekanntem Ruderwettkampfbregeln finde ich zum Thema Sicherheit auf Regatten sonst nichts mehr,

selbstverständlich noch Vorschriften über eingebaute Schuhe und Liegeplätze der Steuerleute.

Man wird es kaum glauben, aber die FISA ist uns dabei einen Schritt voraus. Sie schreibt nämlich in ihren Racing bye-laws in Artikel 46.5 vor, dass ein Sicherheitsbeauftragter und in Artikel 46.6 ein Medicalofficer zu bestimmen ist. Damit sind wir bei den fachspezifischen Regeln am Ende.

Lassen Sie mich eine Ausführung aus einem alten Rudersport unseres früheren Kollegen Kurt Gelbert zitieren:

Das Organisationskomitee soll einen Sicherheitsbeauftragten für die Regatta ernennen. Der Sicherheitsbeauftragte soll sicherstellen, dass alle notwendigen Sicherheitsmaßnahmen für den sicheren Verlauf der Regatta ergriffen werden. Hierzu gehört auch die Erstellung einer Fahrordnung. Unabhängig davon trägt das OK als Ganzes weiterhin die volle rechtliche Verantwortung für alle Sicherheitsfragen. Keine Bestimmungen in den Regattaregeln Rules of Racing oder den Ausführungsbestimmungen dazu (Racing bye-laws) begründen eine persönliche Haftung des

Sicherheitsbeauftragten. Dieser ist als Stabsstelle des OK für Sicherheitsfragen zu betrachten. Er soll in beratender Funktion sicherstellen, dass bei der Organisation der Regatta alle Maßnahmen berücksichtigt und durchgeführt werden, die für die Sicherheit der Teilnehmer von Bedeutung sind. Hierzu gehören

- die Erstellung einer Fahrordnung für die Zeiten des Trainings und der Rennen,
- die Darstellung der Fahrordnung in verständlichen Plänen und Texten, in Deutsch und international natürlich in Englisch,
- der Versand der Fahrordnung zusammen mit dem Meldeergebnis,
- die Aufnahme der Fahrordnung in das Regattaprogramm,
- die Darstellung der Fahrordnung auf Schildern an den Ablegestegen,
- die Kennzeichnung und Markierungen der im Bereich der befahrbaren Wasserfläche liegenden Hindernisse wie zum Beispiel niedrige Dauben, Bühnen und

Tiefenüberspannungen knapp über den Wasser, Kabel usw.,

- die rechtzeitige Verlegung der für die Einhaltung der Fahrtordnung während des Trainings notwendigen Bahnbegrenzungen, Bojen, Schwimmketten und anderes,
- die Markierung und Abgrenzung der Aufwärmzonen,
- die Überwachung der Einhaltung der Fahrtordnung während des Trainings,
- die Verfügbarkeit der für die Sicherheit notwendigen Dienste der Regattaärzte, Rettungsdienste zu Wasser und zu Land,
- Absprache mit Polizei und gegebenenfalls Wasserschutzpolizei, unter Umständen auch mit der Feuerwehr,
- die Erstellung von Einsatzplänen für die Rettungsdienste,
- die Festlegung geeigneter Standorte für Rettungsdienste zu Wasser und auf dem Land,
- die Funktion der Rettungskette,
- die Erreichbarkeit der Rettungsdienste und der Regattaärzte über Funk,

- Informationen aller der an der Regatta Beteiligten über die jeweiligen Notrufnummern, weiterhin im Regattaprogramm und bei den Schiedsrichterunterlagen,
- die Freihaltung von Zu- und Abfahrtswegen für die Rettungsdienste.

Das basierte in etwa auf meinem ersten Duisburger Sicherheitsplan.

Meiner Meinung nach läßt sich die seinerzeit von Kurt Gelbert vertretende These, dass eine persönliche Haftung des Sicherheitsbeauftragten nicht besteht, nach der heutigen Kenntnis und Rechtslage nicht aufrechterhalten. Wir sehen zur Zeit an den zwar mit unendlicher Verzögerung, aber in Kürze stattfindenden Prozessen in Duisburg, das sowohl strafrechtlich als auch zivilrechtlich mehr gegen die Ausführenden vorgegangen wird denn gegen die eigentlichen Veranstalter.

Meiner Meinung nach hatten wir aber mit den vorherigen Ausführungen eine fast absolute Aufzählung dessen, was zu

tun ist. Ganz wichtig aus meiner persönlichen Sicht ist, dass der Sicherheitsbeauftragte nicht in irgendeiner anderen Funktion auf der Regatta tätig ist, damit meine ich jetzt nicht, dass er nicht für weitere Bereiche der Sicherheit und Ordnung zuständig sein kann, sondern er sollte nicht gerade auch der Zeitenaufschreiber im Ziel sein. Er darf eigentlich auf einer Regatta nur eine Aufgabe haben: Überwachung der Sicherheit und Ordnung.

Die erste Aufgabe eines Sicherheitsbeauftragten ist sicherlich, zunächst einmal eine Gefahrenanalyse zu erstellen. In unserem Sport liegen die Hauptgefahren auf dem Wasser, es sind aber auch Gefahrenquellen an Land zu erfassen, insbesondere im Bereich von Ein- und Ausgängen, Tribünen, Stehplätzen und Gastronomiebereichen. Eine schriftliche Gefahrenanalyse wäre sicherlich von großem Vorteil, um später die Dokumentation auch beweisen zu können.

Vielleicht ist es statistisch nicht beweisbar, aber die Lebenserfahrung der Wettkampfrichter/innen dürfte sein, dass die meisten Kenterungen im Bereich des Starts- und des Ziels vorkommen, häufig auch hinter dem Start in einer

Warmfahrzone. Das bedeutet, dass mit der zuständigen Wasserrettungsorganisation DLRG oder DRK-Wasserwacht festgelegt werden muss, an welchen Punkten auf der Regattastrecke Rettungsboote bereit zu liegen haben. Und wenn ich sage bereitliegen, dann meine ich einsatzbereit. Das heißt, dass die Boote abfahrbereit liegen müssen, allenfalls mit einem Griff eine Seilbefestigung zu lösen sein darf, die Mannschaft mit Blickrichtung auf die zu bewachende Wasseroberfläche in oder unmittelbar am Boot ist und gegebenenfalls auch der Motor läuft. Für mich persönlich gehört dazu auch, dass jede Rettungsbootbesatzung ein aktuelles Programm hat und dieses auch verfolgt, um nachschauen zu können, wieviel Personen denn bei einer Kenterung zu retten sind. Wenn bei der Kenterung eines 2er mit oder eines 4er mit vier Köpfe aus dem Wasser schauen und diese an Bord genommen werden, könnte das für den Steuermensch fatale Folgen haben.

Weiterhin muss geregelt werden, ob es ausreichend ist, auch auf der Strecke Boote zu platzieren oder ob gegebenenfalls aufgrund besonderer Wetterverhältnisse sogar ein Rettungsboot das Rennen begleiten muss. Letzteres gilt meines Erachtens besonders auch bei Handycab-Rennen. Ich

kann nur den guten Rat geben, bei der Anzahl der Motorboote nicht auf den Schatzmeister zu hören, sondern auf Ihre Gefahrenanalyse und die Absprache mit den Rettungsorganisationen. Wenn relativ wenige Rettungsboote zur Verfügung stehen, aber genügend Personal, bieten sich auf einigen Regattastrecken auch Beobachtungsposten mit Ferngläsern und Funkgeräten an. Bei vielen Regatten fällt auf, dass so nach den ersten 4-5 Läufen die Rettungsboote ihre Positionen einnehmen. Meine Damen und Herren, ich halte dies schlichtweg für unverantwortlich. Die eingesetzten Rettungsboote gehören meines Erachtens mindestens eine Stunde vor dem ersten Rennen auf die Regattastrecke und in den Trainingsbereich. Dies gilt im Übrigen auch für die Zeit nach dem letzten Start des Tages mit einer angemessenen Frist, bis ausgerudert ist und gegebenenfalls, wenn am nächsten Tag noch Läufe stattfinden, bis die Trainingsphase zu Ende ist. Die FISA fordert – aus meiner Sicht zu Recht und ich bin selten einer Meinung mit der FISA – bei Weltmeisterschaften während des Trainings und während der Regattazeiten mit Vor- und Nachlauf Rettungsboote auf dem Wasser. Wichtig ist weiterhin, dass genaue Absprachen mit der Einsatzleitung der Wasserrettung getroffen werden über die Anfahrt bei Einsätzen. Es macht auf verschiedenen

Regattaplätzen keinen Sinn, wenn das für den Zielbereich stationierte Motorboot mit Vollgas durch ein Rennen fährt, weil jemand kurz vor dem Ziel gekentert ist. Richtig wäre vielmehr, dass hinter dem Rennen befindliche nächste Motorboot dort einzusetzen oder das für den Zielbereich zuständige Motorboot schon vor der Ziellinie zu platzieren. Das muß aber örtlich geregelt werden, derartige Abläufe sollten Sie mit den Einsatzleitungen und den eingesetzten Kräften ausführlich besprechen.

Ich will aber nicht verhehlen, dass es auch Situationen geben kann, die so prekär sind, dass wegen akuter Lebensgefahr auch ein Rennen durchbrochen werden muss. Hier sollte der Sicherheitsbeauftragte vorher festlegen, dass dies nur mit seiner ausdrücklichen Einzelfallerlaubnis zulässig ist. Er muss die Situation auch hinterher im Regattaausschuss verantworten.

Weiterer wichtiger Punkt aus meiner Sicht ist, mit der Einsatzleitung der Wasserrettung zu klären, in welchen Abständen das Personal gewechselt wird. Wer von Ihnen selber einmal Wachdienst gemacht hat, weiß, dass nach einer

gewissen Zeit von ca. zwei Stunden die Aufmerksamkeit extrem nachlässt. Kommen dann noch Witterungsverhältnisse wie starker Regen oder starker Sonnenschein mit Reflexionen vom Wasser dazu, wird das konzentrierte Beobachten schwieriger. Deswegen sollte darauf geachtet werden, dass die Mannschaftsstärke ausreichend für Wechsel ist.

Egal ob Sie die Deutsche Lebensrettungsgesellschaft oder die Wasserwacht des Deutschen Roten Kreuzes als Rettungsorganisation haben, diese Kräfte sind ausgebildet als Motorbootfahrer, als Rettungsschwimmer und inzwischen immer häufiger auch als Rettungssanitäter oder sogar Rettungsassistenten. Bei der Ausbildung lernen diese Kräfte in aller Regel, Personen aus dem Wasser zu bergen. Was sie nicht lernen, ist Personen auch aus Ruderbooten zu bergen. Das müssen Sie ihnen beibringen. Deswegen fängt die Arbeit mit dem Wasserrettungsdienst nicht eine Stunde vor der Regatta an, sondern bereits im Winterhalbjahr. Sinnvoller Weise macht man ein bis zwei Termine mit theoretischer und praktischer Ausbildung. Dazu gehören die Erklärungen des gesamten Sicherheitsplans der Regatta, auch die Diskussion und Einarbeitung von Vorschlägen, Erklärungen zur Festlegung der Standorte für die Rettungsboote,

gegebenenfalls auch Anweisungen für die Bootsführer der Schiedsrichterboote, die auf manchen Veranstaltungen von der Wasserrettungsorganisation gestellt werden oder sogar deren Boote sind. Für mich gehört auch dazu, einmal in eine Bootshalle zu gehen und den Leuten ein Ruderboot von innen zu erklären, besonders was vorne liegende Steuerleute, Stemmbrettschuhe usw. angeht.

Zur Freude aller Bootswarte aus den Vereinen würde ich auch versuchen, den Rettungskräften zu erklären und mit ihnen einmal zu üben, wie man denn ein Ruderboot sinnvoll abtransportiert bzw. abschleppt. In einem zweiten Schritt, was natürlich am gleichen Tage passieren kann, sollten dann praktische Übungen gefahren werden. Hierfür muss man nicht zwingend Rennboote nehmen, vor allen Dingen nicht kurz vor der Saison, sicherlich reichen auch Gigboote, da das Anfahren und Abbergen von Personen damit genauso darstellbar ist, aber es sollten für alle Bootsbesatzungen mehrfach derartige Übungen erfolgen und das ganze natürlich jährlich vor Beginn der Regattasaison. Sie werden feststellen, dass Sie spätestens im zweiten Jahr von den Rettungskräften interessante und wertvolle Hinweise für die Fortschreibung Ihres

Sicherheitsplanes bekommen. Denn dieser sollte niemals starr sein, sondern weiterentwickelt werden.

Jetzt begeben wir uns einmal an Land, und hier fangen dann die Differenzierungen zwischen den verschiedenen Regattaplätzen an: Die einen haben eine Tribüne und einen Zuschauerbereich für knapp 6.000 Personen, die anderen vielleicht nur für 200. Deswegen halte ich auch hier eine genaue Gefahrenanalyse für notwendig. Gibt es besonders gefährliche Punkte wie zum Beispiel Festzelte, Bratereien mit Gasflaschen, Sauerstoffflaschen an Bierwagen und dergleichen mehr? Die einzelnen Bestimmungen für die Aufbewahrung von Gasflaschen, Sauerstoff etc. muss normalerweise der Wirt kennen und einhalten, wenn der Verein allerdings selber bewirtschaftet, muss er dafür Sorge tragen. Ich lasse dies heute ein wenig außen vor, es reicht hier, wenn Sie dieses Gefahrenpotenzial erkennen und sich dann gezielt schlau machen. Wenn Sie über größere Besucherbereiche verfügen und darüber hinaus womöglich noch über Zelte, dann müssen Sie schon berechnen können, wieviel Rettungskräfte des Landdienstes Sie benötigen. Hierbei beraten Sie sich am besten mit dem Einsatzleiter des Hilfsdienstes, der bei Ihnen eingesetzt wird. Alleine um die

Sicherheit nach Unfällen auf dem Wasser zu generieren, muss nach meinem Dafürhalten ein RTW mit entsprechender Mannschaftsstärke und zusätzlich ein Sanitätstrupp vor Ort sein. Handelt es sich um größere Veranstaltungen, sollten Sie gemeinsam mit den Hilfsorganisationen eine genaue Berechnung der Gefahrneigung nach

- Anzahl der Besucher,
- Art der Veranstaltung,
- besonderen Umständen und Berechnungen der Gefahrneigung vornehmen.

Sie können nach einer solchen Auswertung eine Kräftebemessung vornehmen, wobei Ihnen das sogenannte Maurer Schema sehr hilfreich sein wird. Herr Maurer ist oder war ein Führungsbeamter der Feuerwehr Köln und hat mit Hilfe eines Algorithmus ermittelt, welches Gefahrenpotenzial von einer Veranstaltung ausgeht und wie viel Einsatzkräfte des Sanitätswachdienstes vorgehalten werden sollten. Nach der Berechnung der Gefahrneigung wird Ihnen der Vertreter des Hilfsdienstes genau ausrechnen, wieviel Sanitätshelfer, Rettungssanitäter, Rettungsassistenten, Notärzte sowie RTW,

KTW und gegebenenfalls sogar GKTW vorhanden sein müssen. Sie können unter Wikipedia und dem Stichwort Maurer Schema dieses nicht nur aufrufen, sondern Sie können auch nach entsprechenden Wichtigkeitsfaktoren eine eigenständige Berechnung vornehmen. Meine Damen und Herren, ich habe in den letzten Jahren bei verschiedenen Veranstaltungen auch außerhalb des Rudersports festgestellt, dass dieses Maurer Schema mehr oder weniger das Standardwerk der Berechnung für Veranstaltungen ist. Wenn es solche anerkannten Standards gibt, werden Sie im Falle eines Unglücks von den Gerichten daran gemessen werden, ob Sie diese Standards eingehalten haben.

Sodann müssen Sie festlegen, wo die Sanitätskräfte stationiert sind. An den größeren Regattastrecken sind Sanitätsräume vorhanden, an kleineren wird häufig durch die Hilfsorganisation ein Zelt als Unfallhilfsstelle aufgebaut. Je größer die Veranstaltung und ich meine jetzt sowohl Personen- als auch Platzmäßig, desto mehr Stationen benötigen Sie.

Eine weitere wichtige Besprechung sollte stattfinden zwischen den Einsatzleitern Wasserrettung und Landrettung. Dabei hat der Sicherheitsbeauftragte gemeinsam mit beiden festzulegen, wo Anlandungspunkte nach Wasserrettung zur Übernahme durch den Landrettungsdienst sind. Sie sollten im Übrigen auch festlegen, wo der Wasserrettungsdienst anzulanden hat, falls keine Landhilfsdienste vor Ort sind. Dafür können aus organisatorischen Gründen andere Punkte richtig sein, zum Beispiel an der Wasserrettungsstation anstatt im Bereich des Sanitätsraumes. Mit diesen Organisationen ist rechtzeitig vor Beginn der Veranstaltung der Sicherheitsplan mit den einzelnen Abläufen durchzusprechen und bekannt zu machen. Im Übrigen empfiehlt es sich, den Sicherheitsplan in den jeweiligen Wachstationen auszuhängen oder auszulegen. Ich bevorzuge aushängen, weil die Neugierde des Menschen relativ groß ist, etwas an der Wand hängendes zu lesen, relativ eingeschränkt, eine auf dem Tisch liegende Mappe zu lesen. Es sei denn, Sie locken mit irgendwelchen interessanten Fotos.

Sollten Sie keinen Hilfsdienst vor Ort haben oder eine Großveranstaltung durchführen, so empfehle ich Ihnen dringend, Ihre Veranstaltung bei der zuständigen Feuerwehr

vorher anzumelden unter genauer Angabe der Uhrzeiten, des Gefahrenpotentials usw.. Gleichzeitig empfiehlt es sich auch, die zuständige Polizeibehörde im Vorfeld über die Veranstaltung ausführlich zu informieren. Diejenigen von Ihnen, die größere internationale Veranstaltungen organisieren, müssen wissen, dass Sie wegen der besonderen Gefahrenlage einiger Nationen auch Kontakt mit dem politischen Kommissariat aufnehmen müssen.

Die eben angesprochenen Anlandestellen von geborgenen Personen müssen auch dem Wettkampfrichterobmann zur Weitergabe an die Wettkamprichter mitgeteilt werden. Meine Kolleginnen und Kollegen haben sich dann allerdings auch daran zu halten!

Wichtiger Personenkreis im Rettungsablauf ist auch der Ordnungsdienst. Setzen Sie Profis ein, so ist es etwas einfacher. Führen den Ordnungsdienst Kräfte aus dem Verein durch, haben Sie das Problem, dass es meist furchtbar viel zu erzählen gibt und man auch noch viele Leute kennt, die ankommen, was die Aufmerksamkeit häufig einschränken wird. Der Ordnungsdienst ist in den Alarmplan natürlich

einzuweisen und ihm ist klar aufzuzeigen, welche Aufgaben er in diesem Rahmen wahrzunehmen hat. Bevor es überhaupt zu einem Alarm kommt, hat der Ordnungsdienst ständig dafür Sorge zu tragen, dass die festgelegten Rettungswege frei sind und nicht zugeparkt werden. Er hat auch dafür zu sorgen, dass die Wege nicht durch Boote und dergleichen zugestellt sind. Gegebenenfalls muss der Ordnungsdienst auch dafür Sorge tragen, dass die Anlandungsstelle der Rettungsboote freigehalten wird. Dies kann man natürlich auch mit Hilfe von Absperrmaßnahmen machen, um seine Kräfte nicht zu binden, etwas muss man aber auf jeden Fall tun. Wichtig ist auch hier, den Kontakt zwischen Wasserrettung, Landrettung und Ordnungsdienst herzustellen. Personen, die sich kennen, arbeiten leichter miteinander.

Wir kommen jetzt zur Kommunikation. Früher habe ich Mobiltelefone gehasst, dies hat sich durch die Krankheit meiner Lebensabschnittsgefährtin geändert. Trotzdem bleibe ich für Sicherheitsmaßnahmen ein Verfechter von Funkgeräten. Sie sind leichter und schneller zu bedienen. Man stellt schnell fest, ob der Akku noch voll ist und sie werden nicht durch unsinnige Anrufe von irgendwelchen Menschen

mit unwichtigen Fragen blockiert. Für ganz wichtig halte ich, dass ein Funkkreis besteht, in welchem der Sicherheitsbeauftragte, der Einsatzleiter Wasserrettung, der Einsatzleiter Landrettung und der Einsatzleiter Ordnungsdienst miteinander kommunizieren können, ggf. auch der Regattaarzt. Selbstverständlich können weitere Kräfte beteiligt werden, wie zum Beispiel die Leute der Bootslagerung, die im Alarmfall mit eingesetzt werden können. Wenn nur beschränkt Geräte zur Verfügung stehen, sollten Funkgeräte jeweils die Einsatzleiter haben, die auch den Betriebsfunk der Organisation bedienen, damit so die Kommunikation über diese Schnittstelle zwischen Rettungsbooten, Rettungswagen, Regattaarzt und Sicherheitsbeauftragtem ohne Komplikationen funktioniert.

Ich muß auch an dieser Stelle wieder einmal auf die Love Parade zurückkommen. Seinerzeit hatte sich insbesondere die Polizei zum Teil auch auf Kommunikation mit Mobiltelefonen ausgerichtet. Da bei der Zuspitzung der Situation immer mehr Leute versucht haben, sich zusammen zu telefonieren oder ihren Familienangehörigen Mitteilung zu machen, gleichzeitig bei der weiterlaufenden Love Parade Telefonate geführt und Fotos versandt wurden, ist das Mobilfunknetz aller Anbieter in

Duisburg stundenlang zusammengebrochen. Dies passiert ihnen mit Funk nicht.

Den Regattaarzt können wir bei dieser Gelegenheit auch direkt behandeln. Natürlich sollte er sich im Regelfall dort aufhalten, wo auch Kranke und Verletzte ankommen. Für den Fall, dass er sich von dort weg bewegen muss oder will, ist er nach meiner Auffassung zwingend mit einem Funkgerät auszurüsten, das zu dem vorstehenden Rettungskreis gehört. Ganz besonders hilfreich sind Regattaärzte, die dann auch mal eine Tasche mit entsprechender Ausrüstung dabei haben und vielleicht bei sommerlichen Regatten auch zum Beispiel mit einer Salbe für Insektenstiche dienen können und nicht empfehlen, sich so etwas in einer Apotheke zu besorgen.

Ich empfehle weiterhin eine Einweisung auch des Regattasprechers, um im Notfall auch einen Regattaarzt schnell ausrufen zu können und notwendige Anweisungen der Regattaleitung zu kommunizieren. Bei mir gehörte der Regattasprecher in den Alarmplan.

Wenn Sie Ihre Funkkreise festgelegt haben, sollten Sie einige Dinge beachten:

1. Vergeben Sie Rufkennungen mit einer gewissen Logik und Reihenfolge.
2. Im Funkverkehr werden keine Namen genannt und es gibt auch kein Bitte und Danke, so sollte es zumindest sein. Dies ist nicht unhöflich, sondern zweckmäßig.
3. Funkdisziplin ist nicht nur ein Wort, sondern Sie als Leitender haben auch dafür Sorge zu tragen, dass diese eingehalten wird. Kurze klare Anweisungen und Absprachen, vernünftig formulierte Fragen. Kein langatmiges Gewäsch.
4. Achten Sie darauf, dass die Akkus der Funkgeräte bei Beginn der Regatta voll sind, vor allen Dingen auch am Regattaplatz vorhanden und nicht, wie ich vor einigen Jahren erlebt habe, im Büro eines Regattaleiters in einem Landeshauptdorf und achten Sie ebenso darauf, dass rechtzeitig ca. zur Hälfte der Regatta die Akkus getauscht

werden. Wenn wegen eines besonders langen Regattatages häufigerer Tausch notwendig ist, empfiehlt sich auch dieser. Abends sollte natürlich auch der Ladevorgang eingeleitet werden, bevor das Regattaabschlußbier getrunken wird.

5. Für den Funkverkehr empfiehlt es sich außerdem, eine besondere Kennung für Notfälle festzulegen. Sie werden feststellen, dass im Laufe eines Tages nicht mehr so genau zugehört wird. Wenn dann ein bestimmtes Alarmstichwort fällt, sind in der Regel aber alle wieder hellwach.

Meine Damen und Herren, Sie mögen jetzt vielleicht lächeln, ich rede aber hier nur über bereits Erlebtes.

Selbstverständlich hat jeder Regattaplatz seine Besonderheiten, die Sie in Ihren entsprechenden Sicherheitsplan einbauen müssen. Bei allen, die in irgendeiner Weise mit der Sicherheit zu tun haben und an internen Festnetzanschlüssen müssen aktuelle Telefonverzeichnisse

vorhanden sein, und zwar bereits vor der Regatta und nicht erst nach dem 10. Rennen.

Meine Damen und Herren, am Anfang hatte ich Ihnen die Rechtsgrundlagen Racing bye-laws und Ruderwettkampfbregeln genannt. Ich möchte natürlich nicht versäumen, Ihnen zwei weitere Rechtsgrundlagen zu nennen: § 223 Strafgesetzbuch – Körperverletzung – und § 229 Strafgesetzbuch – fahrlässige Körperverletzung –. Beides gibt es auch noch mit dem Zusatz Todesfolge.

Sie müssen davon ausgehen, dass bei schweren Verletzungen oder im schlimmsten Falle sogar Todesfällen natürlich Ermittlungsverfahren und in aller Regel auch Strafverfahren eröffnet werden, um festzustellen, ob der Regattaveranstalter respektive die von ihm dafür bestimmten Personen fehlerhaft gehandelt haben. Dies muss nicht vorsätzlich geschehen sein, sondern kann durchaus auch fahrlässig passiert sein. Sie können davon ausgehen, dass immer dann, wenn die allgemein anerkannten Regeln nicht eingehalten werden, grundsätzlich von fahrlässiger Körperverletzung ausgegangen wird. Das heißt im Klartext, wenn Sie eine Regatta

veranstalten, ohne einen Wasserrettungsdienst einzurichten, ohne einen Landrettungsdienst einzurichten und die oben geschilderten Abläufe klar und deutlich festzulegen und auf deren Einhaltung zu überwachen, dann haben Sie nach Unfällen oder Todesfällen Strafverfahren gegen die verantwortlichen Personen, möglicherweise gegen Sie als Leiter eines OK.

Leider war es mir nicht möglich, die Aktenzeichen der Strafverfahren in Leipzig herauszubekommen. Tatsache aber ist, dass zwei Trainerinnen der verunglückten Mannschaften zu Geldstrafen und ein Regattaverantwortlicher mit einer Verwarnung zur Bewährung, der niedrigsten Strafmöglichkeit, bestraft worden sind. Daran können Sie den Ernst der Lage erkennen. Und noch eins: gegen die zivilrechtlichen Schäden, und hier ist eine stark steigende Tendenz der Geltendmachung in den letzten Jahrzehnten zu verzeichnen, können Sie sich mit einer entsprechenden Veranstalterhaftpflichtversicherung absichern, die ich Ihnen im Übrigen dringend ans Herz lege, gegen die strafrechtlichen Maßnahmen aber nicht. Die Haftpflichtversicherer zahlen aber auch nur, wenn Sie nicht gegen ihre Obliegenspflichten verstoßen haben, wie es so schön im Versicherungsdeutsch heißt. Das bedeutet, dass in

den Fällen, in denen Sie nicht die üblichen und notwendigen Standards angewendet haben, Ihre Haftpflichtversicherung nicht zahlen wird.

In der Vorbereitung bzw. der Überarbeitung dieses Referats habe ich auch mit einem Beamten der Berufsgenossenschaft für Logistik und Verkehr gesprochen, früher Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaft. Dieser vertritt die gleiche Meinung, dass nämlich die üblichen Standards von den Gerichten im Schadensfall geprüft werden und bei Nichteinhaltung auch entsprechend strafrechtlich verfolgt werden. Auch wenn ich mich bei dem ein oder anderen Kollegen jetzt unbeliebt mache, gehört bei der Gefahrenanalyse auch dazu, die Gefahr zu betrachten, die bei den eingesetzten Personen auf dem Wasser besteht. Die Rettungsdienste können Sie dabei außen vorlassen, die kümmern sich selber. Aber die Starthelfer, die Motorbootfahrer und auch die Wettkampfrichter sind den besonderen Gefahren auf dem Wasser ausgesetzt. Hauptgefahr auf dem Wasser ist hineinfallen und sich dabei möglicherweise auch zu verletzen. Die DGUV Regel 112 – 201 (Deutsche gesetzliche Unfallversicherung) sind Regeln

für den Einsatz von persönlichen Schutzausrüstungen gegen Ertrinken. Die DGUV Vorschrift 60, Wasserfahrzeuge mit Betriebserlaubnis auf Binnengewässern, befindet sich zZt. in der Neuauflage. Ich konnte sie daher leider heute nicht mitbringen. Diese Vorschriften gehen in der Regel davon aus, dass man sich auf Wasserfahrzeugen und Einrichtungen auf dem Wasser mit einer Schwimmweste nach DIN Norm auszurüsten hat. Wir kennen einige Regattaplätze, auf denen die Schiedsrichterboote für Fahrer und Schiedsrichter mit Rettungskragen ausgerüstet sind. Einige meiner Kollegen verfügen auch über eigene. Entgegen meiner Vermutung war es auf diesen Regattaplätzen überhaupt kein Problem, dass die Kolleginnen und Kollegen die Sicherheitswesten auch tragen. Es gibt auch einige Regattaplätze, die vorbildlich ihre Starthelfer schon länger mit Schwimmwesten ausgerüstet haben. Ich möchte nicht in der Haut eines Regattaveranstalters stecken, dem ein Starthelferkind ins Wasser stürzt und möglicherweise nicht gerettet werden kann.

Lassen Sie mich zum Abschluss noch folgendes sagen: Wir sollten das Thema Sicherheit auf Regatten nicht dramatisieren, wir sollten es aber ernst nehmen, meiner Meinung nach bei einigen Veranstaltern ernster als es in der Vergangenheit

gemacht worden ist. Wie sich fehlerhafte Organisation und fehlerhafte Vorbereitungen straf- und haftungsrechtlich auswirken können, werden Sie im Laufe der nächsten Jahre erleben, wenn die Gerichte sich mit den Abläufen bei der Love Parade in Duisburg beschäftigen werden. Wenn Sie diese Verletztenkarte (beispielhaft zeigen) auf Ihrer Veranstaltung sehen, dann haben Sie einen sogenannten Massenansturm von Verletzten, wovon hoffentlich alle Regattaplätze auf der Welt verschont bleiben. Ich kann für Sie allerdings nur hoffen, dass Sie die vorstehenden Ausführungen dann auch berücksichtigt haben. Bei einigen Regattaplätzen, auf denen ich regelmäßig als Wettkampfrichter eingesetzt bin, konnte ich nach meinem Vortrag 2010 bei bereits sehr gutem Standard noch Verbesserungen erkennen. Es gab sogar welche, die quasi von 0 auf 100 hochgefahren wurden. Wenn meine Ausführungen solche Anregungen sind, dann bin ich sehr dankbar und zufrieden.

Was mir persönlich als Wettkampfrichter auf der Seele brennt, sind die Motorbootfahrer der Schiedsrichterboote, sofern sie von den Regattaveranstaltern gestellt werden. Meine Damen und Herren, in aller Regel ist der Schiedsrichter der Erste, der

im Rennen bei einem Verletzten oder gekenterten Ruderer/in ist. Dann braucht man natürlich einen Motorbootfahrer, der sein Arbeitsgerät auch beherrscht. Es passiert immer wieder auf verschiedenen Regattaplätzen, dass fünf Minuten vor der Abfahrt mit dem Schiedsrichter die Person noch nicht einmal weiß, dass sie als Motorbootfahrer/in eingesetzt werden wird, geschweige denn mit diesem Gerät umgehen kann. Ich halte es nicht nur für eine Zumutung für die Schiedsrichter, ständig Fahrausbildung betreiben zu müssen, sondern ich halte dies aus Sicherheitsgründen überhaupt nicht für akzeptabel. Natürlich ist noch kein Meister des Motorbootes vom Himmel gefallen, weil ja auch noch keiner dahingekommen ist. Aber eine Mindestausbildung mit Fahren vorwärts/rückwärts, anlegen, Mann über Bord Manöver, Bremsmanöver usw. muss nach meinem Dafürhalten jeder eingesetzte Motorbootfahrer haben. Auch hierfür ist der Veranstalter verantwortlich. Die Wettkampfrichter sind sicher immer gerne bereit, Hilfestellung zu leisten und auch Hinweise zu geben. Aber wenn ein Motorbootfahrer beispielsweise bei einer Kenterung nicht in der Lage ist, am Gekenterten vorbeizusteuern oder das Motorboot vorher zum Stehen zu bekommen, dann führt dies unweigerlich zu erheblichen Verletzungen, die der Motorbootfahrer, aber auch der Sicherheitsbeauftragte bzw.

der Regattaveranstalter zu verantworten hat. Auch dies ist eine Aufgabe, die zur Regattavorbereitung gehört und nicht unterschätzt werden sollte.

Nicht unbedingt eine Frage der Sicherheit der Aktiven und Besucher, aber der Sicherheit für Sie als Regattaveranstalter ist auch ein Blick in das Gesetz über die Sonn- und Feiertage in Ihrem jeweiligen Bundesland. Viele von Ihnen werden dann nämlich feststellen, dass sie Ihre Sportveranstaltung zu einem Zeitpunkt durchführen, zu der sie dies ohne Sondergenehmigung eigentlich gar nicht dürfen. An Sonn- und Feiertagen ist es nämlich in aller Regel während der Hauptzeit des Gottesdienstes verboten, größere sportliche Veranstaltungen und solche, durch die der Gottesdienst unmittelbar gestört werden kann, durchzuführen. Soweit Märkte an Sonn- und Feiertagen zugelassen sind, dürfen sie erst nach der ortsüblichen Zeit des Hauptgottesdienstes beginnen. Zu diesen Märkten gehören, wenn Sie einmal einen interessierten Blick in die §§ 64 ff der Gewerbeordnung werfen, auch Veranstaltungen mit Verkäufen. Dazu gehören Ruderbekleidung, Zubehör, Boote, Essen und Trinken. In Duisburg konnte vor meiner Zeit einmal der Abbruch einer Internationalen Regatta nur durch massive Intervention des

Sportdirektors der Stadt Duisburg abgewendet werden. Und Sie wollen ja Ihre Veranstaltung mit Sicherheit bis zum Ende durchführen.

Meine Damen und Herren,

ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und stehe für Anregungen, Fragen und Beschimpfungen zur Verfügung, sofern dies noch gewünscht wird.

Wunschgemäß ist der Sicherheitsplan der Junioren-WM 2001 in Duisburg als Beispiel beigefügt. Zu beachten ist, dass die seinerzeitigen Funkrufkennungen der DLRG ggf. des DRK den inzwischen geänderten BOS – Kennungen (Betriebsorganisationen Sicherheit) angepasst werden müssen.