

Sicherheit auf Regatten

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. Zu meiner Person: Holger Goldberg, Geschäftsführer eines Interessen- und Arbeitgeberverbandes im Bereich Taxi, Mietwagen, Omnibus, früher auch Güterkraftverkehr und Spedition, von 1979 bis 2001 Regattaleiter Technik in Duisburg, Wettkampfrichter seit 1994. Außerdem veranstalte ich alle zwei Jahre die größte Taximesse der Welt in Köln, wo Sicherheit ebenfalls ein 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 wird immer dann aktuell und auch behandelt, wenn es zu irgendwelchen größeren Zwischenfällen gekommen ist, die dann auch noch durch die Presse gegangen sind. Für heute war sicherlich einer der Auslöser 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.

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 der Vorschriften über das Befahren der Regattastrecke vor Beginn und während der Regatta, auch zu Trainingszwecken, als Fahrordnung allgemein zugänglich ausgehängt sein muss.

Ziffer 2.5.1 der RWR schreibt dann unter anderem vor, dass der Veranstalter den Regattaarzt und den Rettungsdienst bestellt. Trotz intensiven Suchens der eigentlich mir nicht ganz unbekanntem Ruderwettkampfbregeln finde ich zum Thema Sicherheit sonst nichts mehr.

Man wird es kaum glauben, aber die FISA ist uns dabei einen Schritt voraus. Sie schreibt nämlich in ihren Racing bye-laws in Artikel 32.5 vor, dass ein Sicherheitsbeauftragter für die Regatta zu bestimmen ist. Damit sind wir bei den fachspezifischen Regeln am Ende. Wörtlich heißt es, zitiert aus einem alten Rudersport:

Das Organisationskomitee soll einen Sicherheitsbeauftragten für die Regatta ernennen. Der Sicherheitsbeauftragte soll sicherstellen, dass alle notwendigen Sicherheitsmaßnahmen für den sichereren 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, international natürlich in Deutsch und Englisch,
- der Versand der Fahrordnung zusammen mit dem Meldeergebnis,
- die Aufnahme der Fahrordnung in das Regattaprogramm,
- die Darstellung der Fahrordnung auf Schildern an Ablegestegen,
- die Kennzeichnung und Markierung 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 Fahrordnung während des Trainings notwendigen Bahnbegrenzungen, Bojen, Schwimmketten und anderes,
- die Markierung und Abgrenzung der Aufwärmzonen,
- die Überwachung der Einhaltung der Fahrordnung während des Trainings,
- die Verfügbarkeit der für die Sicherheit notwendigen Dienste der Regattaärzte, Rettungsdienste zu Wasser und auf dem Land,
- Absprache mit Polizei und gegebenenfalls Wasserschutzpolizei,
- die Erstellung von Einsatzplänen der Rettungsdienste,
- die Festlegung geeigneter Standorte für Rettungsdienste zu Wasser und auf dem Land,

- die Funktion der Rettungskette,
- die Erreichbarkeit des Rettungsdienstes und der Regattaärzte über Funk,
- Informationen aller der an der Regatta Beteiligten über die jeweiligen Notrufnummern, im Regattaprogramm, bei den Schiedsrichterunterlagen,
- die Freihaltung von Zu- und Abfahrtswegen für die Rettungsdienste,

so unser früherer Kollege Kurt Gelbert im Rudersport.

Meiner Meinung nach hätten wir damit schon eine fast absolute Aufzählung dessen, was zu tun ist. Ganz wichtig aus meiner 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 der Zeitenaufschreiber im Ziel sein.

Wenn ein Sicherheitsbeauftragter ernannt wird, so hat er aus meiner Sicht zunächst einmal eine Gefahrenanalyse zu erstellen. In unserem Sport liegen sicherlich die Hauptgefahren auf dem Wasser, es sind aber auch Gefahrenquellen an Land zu erfassen, insbesondere im Bereich von Tribünen, Stehplätzen und Gastronomie. Schriftliche Erfassung wäre schon von Vorteil, um später eine Dokumentation beweisen zu können.

Vielleicht ist es statistisch nicht beweisbar, aber die Lebenserfahrung der Wettkampfrichter - Kolleginnen und Kollegen dürfte sein, dass die meisten Kenterungen im Bereich des Starts- und des Ziels vorkommen, häufig auch hinter dem Start in der 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 am Boot ist und gegebenenfalls auch der Motor läuft. Für mich 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 wurden, könnte dies für den Steuermenschen fatal sein.

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. 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.

Auch fällt bei vielen Regatten auf, dass so nach den ersten vier bis fünf 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 keinen Sinn, wenn das im Ziel stationierte Motorboot mit Vollgas durch ein Rennen fährt, weil dort eine Kenterung erfolgt ist. Richtig wäre vielmehr, dass hinter dem Rennen befindliche nächste Motorboot dort einzusetzen. Beachten Sie bitte, derartige Abläufe mit den Einsatzleitungen und den eingesetzten Kräften ausführlich zu 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. Wenn Sie einmal selber Wachdienst gemacht haben, wissen Sie, 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 immer schwieriger. Deswegen sollte auch 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, 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, Erklärungen zur Festlegung der Standorte für die Rettungsboote, gegebenenfalls auch Anweisungen für die Bootsführer der Schiedsrichterboote, die oft von der Wasserrettungsorganisation gestellt werden oder sogar deren Boote sind. Dazu gehört für mich auch, einmal in eine Bootshalle zu gehen und den Leuten ein Ruderboot von innen zu erklären, was liegende Steuerleute, Schuhe usw. angeht.

Zur Freude aller Bootswarte aus den Vereinen würde ich auch versuchen, den Rettungskräften zu erklären, wie man denn ein Boot sinnvoller Weise abtransportiert bzw. abschleppt. In einem zweiten Schritt, was natürlich auch am gleichen Tage passieren kann, sollten dann praktische Übungen gefahren werden. Hierfür muss man nicht zwingend Rennboote nehmen, 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 Fortführung Ihres Sicherheitsplanes bekommen.

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 10000 Personen, die anderen vielleicht nur für 1000. 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, 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 ist. 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 der Hilfsorganisation eine genaue Berechnung der Gefahrneigung nach

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

Sie können dann nach Auswertung eine Kräftebemessung vornehmen, wobei Ihnen das sogenannte Maurer Schema sehr

hilfreich sein kann. Herr Maurer ist oder war wohl 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, wie viel Sanitätshelfer, Rettungssanitäter, Rettungsassistenten, Notärzte sowie RTW, KTW oder 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.

Sodann müssen Sie festlegen, wo die Sanitätskräfte stationiert sind. An den größeren Regattastrecken sind Sanitätsräume vorhanden, an kleinern wird häufig durch die Hilfsorganisation ein Zelt als Unfallhilfsstelle aufgebaut. Je größer die Veranstaltung, 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 Fotos.

Sollten Sie keinen Hilfsdienst vor Ort haben oder eine Großveranstaltung durchführen, so empfehle ich Ihnen dringend, Ihre Veranstaltung bei der zuständigen Rettungsleitstelle und/oder Feuerwehrleitstelle vorher anzumelden unter genauer Angabe der Uhrzeiten, des Gefahrenpotentials usw.. Gleichzeitig empfiehlt es sich auch, die Polizei im Vorfeld über die Veranstaltung ausführlich zu informieren. Diejenigen von Ihnen, die größere Veranstaltungen wie Weltmeisterschaften oder dergleichen organisieren, wissen, dass Sie wegen der besonderen Gefahrenlage einiger Nationen dann auch Kontakt mit dem politischen Kommissariat aufnehmen müssen.

Wichtiger Personenkreis im Rettungsablauf ist auch der Ordnungsdienst. Setzen Sie Profis ein, 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 über den Alarmplan natürlich zu informieren und ihm ist klar aufzuzeigen, welche Aufgaben er in diesem Rahmen wahrzunehmen hat. Bevor es überhaupt zu einem Alarm kommt, hat der Ordnungsdienst 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 dafür Sorge tragen, dass die Anlandungsstelle der Rettungsboote freigehalten wird. Dies kann man natürlich auch mit Hilfe von

Absperrmaßnahmen machen, um seine Kräfte zu binden, man sollte es aber tun. Wichtig ist auch hier, den Kontakt zwischen Wasserrettung, Landrettung und Ordnungsdienst herzustellen. Personen, die sich kennen, arbeiten leichter miteinander.

Jetzt kommen wir zu dem wichtigen Teil der Kommunikation. Wer mich kennt, weiß, dass ich nicht gerade zu den Fans von Mobiltelefonen gehöre, was allerdings auch nicht heißt, dass ich sie ablehne. Trotzdem bleibe ich für die 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 dem der Sicherheitsbeauftragte, der Einsatzleiter Wasserrettung, der Einsatzleiter Landrettung und der Einsatzleiter Ordnungsdienst miteinander kommunizieren können. Selbstverständlich können weitere Kräfte beteiligt werden, wie zum Beispiel die Leute der Bootslagerung, die im Alarmfall mit eingesetzt werden können. Die Funkgeräte sollten jeweils die Einsatzleiter haben, die auch den Betriebsfunk der Organisation bedienen, damit so die Kommunikation über diese Personen zwischen Rettungsbooten, Rettungswagen, Regattaarzt und Sicherheitsbeauftragtem ohne Komplikationen funktioniert.

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.

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

Wenn Sie diesen Funkkreis festgelegt haben, dann 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.
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 und nicht, wie ich vor zwei Jahren erlebt habe, im Büro eines Verantwortlichen in einem Landeshauptdorf und achten Sie ebenso darauf, dass rechtzeitig ca. zur Hälfte der Regatta die Akkus getauscht werden. Abends sollte natürlich auch ein Ladevorgang eingeleitet werden.
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 Stichwort fällt, sollten alle wieder hellwach sein.

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

Selbstverständlich hat jeder Regattaplatz seine Besonderheiten, die Sie in Ihren entsprechenden Sicherheitsplan einbauen müssen. Alle, 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 Ruderwettkampffregeln genannt. Ich möchte natürlich nicht versäumen, Ihnen zwei weitere Rechtsgrundlagen zu nennen: § 223 Strafgesetzbuch – Körperverletzung – und § 229 Strafgesetzbuch – fahrlässige Körperverletzung –.

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 auch

deren Einhaltung 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 von 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 können Sie sich mit einer entsprechenden Haftpflichtversicherung absichern, gegen die strafrechtlichen Maßnahmen nicht. Im übrigen zahlen auch die Haftpflichtversicherer 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.

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 ernster als es in der Vergangenheit von vielen gemacht worden ist. Wie sich fehlerhafte Organisation und fehlerhafte Vorbereitungen straf- und haftungsrechtlich auswirken können, werden Sie im Laufe der nächsten zwei 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 nur hoffen, dass Sie die vorstehenden Ausführungen dann auch berücksichtigt haben.

Was mir persönlich als Wettkampfrichter auf der Seele brennt, sind die Motorbootfahrer der Schiedsrichterboote, sofern sie vom Regattaveranstalter 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 ein Motorbootfahrer/in, 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 eingesetzt werden wird, geschweige denn mit dem Motorboot 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, Anlegen, Mann über Bord Manöver, Bremsmanöver usw. muss nach meinem Dafürhalten jeder eingesetzte Motorbootfahrer haben. Auch hierfür ist der Veranstalter verantwortlich. Die Wettkampfrichter sind 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, vor allen Dingen aber 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 sind nämlich während der Hauptzeit des Gottesdienstes verboten größere sportliche Veranstaltungen und solche, durch die der Gottesdienst unmittelbar gestört werden kann. 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. Ich wollte nur einmal darauf hingewiesen haben.

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 beigelegt. Zu beachten ist, dass die seinerzeitigen Funkrufkennungen der DLRG inzwischen den BOS – Kennungen angepasst sind.