

## Briefe aus der Leserschaft

### Warnhinweise durch Beschilderung im Strandbad sind ausreichend

#### Zum Badeunfall vor Altenbruch:

Als Altenbrucher haben mein Mann und ich diesen Bericht mit Interesse gelesen. Wir sind der Auffassung, dass die Warnhinweise am Strand von Altenbruch hinreichend groß sind. Wären die Schilder noch größer, könnte man schon fast die Schiffe nicht mehr sehen, die ja der andere wichtige Indikator für Traffic im Badewasser sind. Auf den Schildern wird gut erklärt, was es mit Primär- und Sekundärwellen auf sich hat. Das muss man nicht in Gänze verstehen.

Man kann in jedem Fall daraus ableiten, dass Schiffe große Wellen erzeugen, die in einem reinen Badesee nicht vorkommen. Hier geht es doch darum, dass ein Gewässer mehreren Zwecken dient. Dadurch kommt es zu Wechselwirkungen, die für die Schifffahrt unbedeutend, für die Badenden jedoch signifikant sein können. Daher ist lediglich zu fragen: Wurde das genügend kommuniziert? Wir sind der Meinung: Die Warnhinweise durch Beschilderung sind ausreichend.

Darüber hinaus kann die DLRG Lautsprecherdurchsagen machen, daraus ist aber nicht abzuleiten, dass in jedem Einzelfall eine Durchsage erfolgen muss. Laut Schildern gilt: Je größer das Schiff, umso deutlicher die Auswirkungen. Damit ist alles gesagt.

Wie viel Allgemeinwissen ist vorzusetzen und was muss gesondert erklärt werden, oder

umgekehrt: Wie viel Fürsorge kann ich verlangen und wie viel Vorsorge muss ich selbst mit einbringen? Ich bin nur eine eingewanderte Altenbrucherin, denn ich stamme aus Köln. Im Rhein ertrinken jährlich knapp ein Dutzend Menschen, weil sie die Gefahren eines Fließgewässers falsch einschätzen. Dort stehen beileibe nicht an jeder Zugangsstelle so große Hinweisschilder wie hier in Altenbruch. Man setzt Allgemeinwissen voraus und die Medien berichten regelmäßig über die Gefahren in und an Fließgewässern mit den Hinweisen, dass man leicht mitgerissen und in Strudeln nach unten gezogen werden kann.

Mein Kölscher Opa hatte für Menschen wie Ramona Löwe einen Spruch drauf, den man heute sicherlich als ein wenig vorlaut bewerten würde. Er lautete: „Leevje, Du bess äver och nit em aachte Schulljohr us de Schull jekumme.“ Was bedeutet, dass es berechtigte Zweifel gibt anzunehmen, dass die betreffende Person die Schule in Gänze absolviert hat. Sie haben die Fakten sehr umsichtig und umfassend zusammengetragen und es sollte daher vor allem nicht fraglich sein, ob etwa der DLRG ein Versäumnis anzutragen wäre. So viel Wissen und Verstand sollten bei jedem Badegast vorhanden sein, um zu erkennen: Der Schifffahrtsweg Elbe ist kein Hotelpool.

Annette Seiche, Altenbruch

### Verpflichtung zur Vermeidung von Sog und Wellenschlag

#### Zum Badeunfall vor Altenbruch:

Im Bericht und in Leserbriefen wird einerseits vom schuldhaften Verhalten des aufsichtführenden DLRG-Mitglieds ausgegangen; andererseits wird aber auch (mit Recht) auf die eigene Sorgfaltspflicht der an einer Seeschifffahrtstraße badenden Feriengäste hingewiesen; schließlich passieren laufend die größten Containerschiffe und Badende sollten darum um die Gefahren von Sog und Wellenschlag wissen, wenn diese nach der Schifffahrtspassage die Uferregion erreichen.

Es verwundert allerdings, dass bei bei der Schuldzuweisung nicht das auslösende Schiff in den Betrachter-Brennpunkt gerückt wurde. Schließlich haben passierende Schiffe bei ihrem Fahrverhalten darauf zu achten, dass Sog und Wellenschlag vermieden wird. In einem Falblatt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (2007) wird darauf ausdrücklich hingewiesen.

Gleichwohl ist diese Vorsichtsmaßnahme mit einer Beeinträchtigung der Steuerfähigkeit großer Schiffe verbunden, denn das zuständige WSA Cuxhaven geht davon aus, dass die großen Containerriesen eine Geschwindigkeit von 12 Knoten einhalten müssen, um die volle Kursstabilität zu erhalten. Dies kann bei mitlaufendem Tidestrom bedeuten, dass die Uferregion mit einer Geschwindigkeit von 15 Knoten (28 Kilometer pro Stunde) über Grund passiert wird.

Im Planfeststellungsbeschluss für den Elbeausbau ist für die Revierfahrt zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven eine maximale

Geschwindigkeit von 15 Knoten (FdW) vorgesehen, was einer Geschwindigkeit von 18 Knoten (33 km/h) über Grund entsprechen kann. Diese Geschwindigkeiten sind bereits 2007 festgesetzt worden; allerdings ging man damals größtmäßig von einem Bemessungsschiff mit 350 Metern Länge und 46 Metern Breite aus. Nun wird die Elbe laufend von den größten Containerschiffen der Welt angesteuert mit 400 Metern Länge und nahezu 60 Metern Breite, was bei relativ voller Ladungsauslastung eine erhebliche Wasser-Verdrängung mit außergewöhnli-



Warnschild am Strand Altenbruch

chem Sog und Wellenschlag bedeutet.

Einerseits ergibt sich für die Schiffsriesen eine Verpflichtung zur Vermeidung von Sog und Wellenschlag und andererseits aus der Mindestgeschwindigkeit für die Steuerfähigkeit der Containerriesen ein Widerspruch, der sicherlich noch erhebliche Kopfschmerzen den Verkehrsplanern und Verantwortlichen für die Sicherheit der Badegäste bereiten wird. Dieser Gegensatz hat beim Unfall der Familie aus Thüringen eine Rolle gespielt.

Klaus Schroh