

Sicherheit auf Regatten

Vortrag von Holger Goldberg auf der DRV-Schiedsrichter- und Veranstaltertagung am 13. November 2010 in Hannover

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 Ruderwettkampffregeln 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 Ruderwettkampffregeln 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 Regattausschuss 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 auszulegen, 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 wegbewegen 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 beigefügt. Zu beachten ist, dass die seinerzeitigen Funkrufkennungen der DLRG inzwischen den BOS - Kennungen angepasst sind.

Ordnungsdienst: Tribünenator	Regatta 13	ODI 07
Ordnungsdienst: Tribüneneingang	Regatta 14	ODI 08
Ordnungsdienst: Parkplatz		ODI 09

Bei Notfällen auf dem Wasser oder auf dem Land wird zur besonderen Heraushebung die Funkrufkennung erweitert auf **Regatta Duisburg** Ab diesem Moment haben alle Funkprüche, die nicht mit der Abwicklung des Notfalles zu tun haben, zu unterbleiben, bis von Holger Goldberg mit dem Funkruf **Regatta Duisburg Ende** die Hilfsmaßnahmen beendet sind.

Alle Kenterungen oder sonstigen Hilfeleistungen auf dem Wasser sind von **Regatta 03** unverzüglich an **Regatta** zu melden. Geborgene Personen sind am Steg vor den Bootshallen 8 - 10 an die alarmierten Sanitäter des Deutschen Roten Kreuzes zu übergeben. In Fällen, in denen die DRK-Station nicht besetzt ist, erfolgt die Anlandung im Motorboothafen.

Sofern der Ordnungsdienst bei Großveranstaltungen über einen eigenen Funkkreis verfügt, hat dessen Leitstelle bei Regatta Duisburg Einsätzen als Relais-Stelle den Ordnungsdienst Funkkreis durchgängig mit zu informieren!

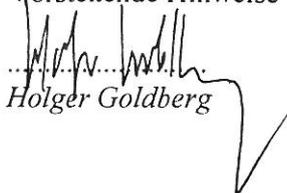
Die Einleitung von Hilfsmaßnahmen mit dem Notruf **Regatta Duisburg** bedingt bei allen Kräften unmittelbare Aufmerksamkeit. Insbesondere ist selbständig dafür Sorge zu tragen, daß Rettungswege sofort auf Durchfahrtsmöglichkeit überprüft werden und die eingesetzten Rettungskräfte von DLRG und DRK nicht durch Schaulustige behindert werden.

Mit der Feuerwehr Duisburg (Florian Duisburg) abgestimmter Landeplatz für den Rettungshubschrauber ist die Wiese auf dem Schlackenbergr .

Besondere Hinweise für die Wasserrettung:

In jedem Rettungsboot ist ein Regattaprogramm mitzuführen und von der Besatzung zu kontrollieren, welche Bootsgattung jeweils auf der Strecke ist. Nur so kann sichergestellt sein, daß bei Kenterungen von gesteuerten Booten klar ist, daß sich unter Umständen noch ein Steuermann im Boot befindet. In den Bootsgattungen 2 +, 4 +, 8 + können Steuerleute sich sowohl am Heck als auch im Bug des Bootes befinden. Besonders Bugsteuerleute sind wegen der schmalen Ausstiegsluke gefährdet. Weiterhin ist zu beachten, daß im Regelfall die Ruderer in mit dem Boot festverbundenen Schuhen sind. Bei Einhaltung aller Vorschriften durch die Ruderer können diese beim Hochziehen der Hacke aus den Schuhen herausrutschen. Gegebenenfalls müssen Ruderer solange mit dem Kopf über Wasser gehalten werden , bis die Füße befreit sind. Weiterhin gilt bei Kenterungen für alle Schiedsrichterboote sowie für alle Rettungsboote, daß vorrangig die Personenbergung vorzunehmen ist. Die Bootsbergung kann dann gegebenenfalls von nachrückenden Kräften übernommen werden. Bei einer Funkmeldung an den Adler Duisburg oder Adler Duisburg 5/20 ist anzugeben, ob Hilfe durch Sanitätsdienst und/oder Regattaarzt erforderlich ist, damit diese Kräfte bereitgestellt werden können.

Wir alle wünschen uns, daß die vorgenannten Maßnahmen nicht zum Tragen kommen müssen. Vorstehende Hinweise sollen aber in Notfällen dazu dienen, die Einsatzabwicklung zu erleichtern.


Holger Goldberg

Anlage zum Sicherheitsplan - DRK-

Bei allen Ruderregatten sind folgende Abläufe für Einsätze des Sanitäts-/Rettungsdienstes zu beachten:

1. Es ist sicherzustellen, daß der Regattafunk jederzeit aufmerksam mitgehört wird, auch wenn sich die Einsatzkräfte vor dem Sanitätsraum aufhalten. In Fällen der Wasserrettung erfolgt eine Meldung seitens der DLRG-Wache über den Regattabahnfunk, über Draht oder über BOS-Funk. Übernahmestelle für Verletzte oder zu versorgende Personen ist der Steg vor den Hallen 8 - 10. Im Falle einer Alarmierung durch die DLRG (Regatta 03) oder Regatta ist dafür Sorge zu tragen, daß ausreichende Kräfte ggf. mit Trage und Notkoffer am Steg zur Übernahme bereitstehen.
2. Durch den DRK-Einsatzleiter ist sicherzustellen, daß jederzeit bekannt ist, wo sich die eingesetzten Regattaärzte aufhalten und wie diese zu erreichen sind. Im Falle der Anforderung des Regattaarztes durch die DLRG ist dieser über Sprechfunk unverzüglich zum Sanitätsraum zu beordern. Sollte der Regattaarzt aufgrund eines technischen Defektes über Sprechfunk nicht erreichbar sein, ist über die Rufnummern 182 oder 183 der Regattasprecher anzurufen und aufzufordern, den Regattaarzt unverzüglich auszurufen.
3. In Fällen, in denen eine Alarmierung des Sanitäts-/Rettungsdienstes unmittelbar durch Trainer, Aktive, Besucher oder dergleichen erfolgt, ist über den Regattabahnfunk Regatta zu informieren. Dies gilt ganz besonders vor Ausrücken von NEF, NAW, RTW oder KTW, MTF.
4. Bei Notfalleinsätzen ist eine möglichst schnelle Rückmeldung an Regatta erforderlich.
5. Gemeinsam mit dem Leiter Bootslagerung, Wolfgang Brink (Regatta 01), und dem Leiter des Ordnungsdienstes (Regatta 08), ist ständig darauf zu achten, daß die Rettungswege für die Fahrzeuge frei bleiben.
6. Bei Siegerehrungen soll eine Fußstreife im Siegerehrungsbereich eingesetzt sein. Bei großer Hitze ist hier eine Trage vorzuhalten.
7. In der Sanitätsstation ist dafür Sorge zu tragen, daß Telefon und Regattasprechfunk ebenso wie der BOS-Sprechfunk zugänglich sind. Die im Raum vorhandene Trage muß jederzeit griffbereit sein.

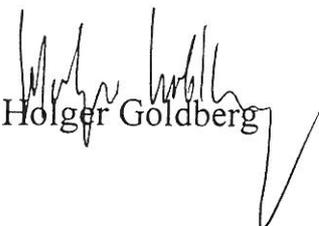
8. Sollte kein Rettungs-/Transportfahrzeug vorhanden sein, aber durch Meldungen oder durch Untersuchungsergebnisse feststehen, daß ein Transport zum nächstgelegenen Krankenhaus notwendig ist, ist über die Rufnummer 0-112 Florian-Duisburg mit genauer Angabe des Zielortes und der benötigten Kräfte anzufordern. Hierüber ist Regatta Duisburg unverzüglich zu informieren.

9. Dieser Sicherheitsplan ist allen eingesetzten Kräften vor und immer wieder während der Veranstaltung zur Kenntnis zu bringen und gut sichtbar im Bereich des Telefons bzw. Funkgerätes auszuhängen; das Telefonverzeichnis ist Bestandteil dieser Sicherheitsplan-Anlage DRK.

Abschließend sei nochmals darauf hingewiesen, daß sowohl seitens des Internationalen als auch der Deutschen Ruderverbandes aufgrund schwerer Unglücksfälle auf internationalen und nationalen Regatten in den letzten Jahren ein hoher Maßstab an die Sicherheit auf den Regattaplätzen angelegt wird. Dieser Maßstab ist von uns in Duisburg seit Jahren erfüllt worden, ihn gilt es für die Zukunft aufrecht zu erhalten. Auch wenn nach zwei Tagen Regatta noch keine Notfälle aufgetreten sind, muß jeder daran denken, daß es auch 5 Minuten nach dem letzten Rennen passieren kann.

Das Telefonregister ist Bestandteil des Sicherheitsplans.

Duisburg, 2. April 1996


Holger Goldberg

Anlage zum Sicherheitsplan - DLRG -

Bei allen Ruderregatten sind folgende Abläufe für Fälle der Wasserrettung zu beachten:

1. Jeder Bootsführer (Schiedsrichterkatamarane, Rettungsboote, Fernsehboote) meldet sofort unter Angabe seiner Rufkennung (Adler Duisburg 5/...) und einer möglichst genauen Standortangabe (z.B. 1000 Metermarke) Kenterung, Zusammenbrüche oder sonstige Einsatzgründe an den Adler Duisburg/Adler Duisburg 5/20 und leitet dann die ersten Hilfsmaßnahmen ein.
2. Der Adler Duisburg/Adler Duisburg 5/20 meldet über den Regattabahnfunk den Vorfall unmittelbar an Regatta unter möglichst genauer Angabe von Ort und Art des Zwischenfalls sowie der eingeleiteten Maßnahmen (Bergung, Hilfeleistung, eingesetzte Kräfte, evtl. Verstärkungsfahrten). Ab Beginn eines Einsatzes wird die Leitstelle Adler Duisburg/Adler Duisburg 5/20 von einer zweiten Kraft besetzt.
3. In jedem Fall von Bergung oder Übernahme verletzter Personen (auch nach Schwächeanfall oder Kollaps) wird über Draht 105 oder über Regattafunk Regatta 15 oder über BOS-Funk Rot-Kreuz-Duisburg 1/83/.... vorinformiert.
4. Für die vor Ort eingesetzten Kräfte ist grundsätzlich die Personenbergung vorrangig vor der Bootsbergung. Die Bootsbergung kann ggf. durch nachrückende Kräfte vorgenommen werden. Sollte erkennbar sein, daß eine Bergung längere Zeit in Anspruch nimmt, so ist dies dem Adler Duisburg/Adler Duisburg 5/20 sofort mitzuteilen, dieser leitet die Mitteilung an den Regatta Duisburg weiter. Nur so kann gewährleistet werden, daß am Start liegende Boote zurückgehalten werden können, damit es nicht zu unnötigen Rennabbrüchen kommt.
5. Der Adler Duisburg/Adler Duisburg 5/20 entscheidet, wo geborgene Personen angelandet werden. Sofern der Sanitätsraum besetzt ist, erfolgt dies an dem Bootssteg vor der Halle 8 - 10. Während der Trainingszeiten oder bei Nichtbesetzung des Sanitätsraums erfolgt die Anlandung grundsätzlich am Motorboothafen.
6. Ist der Sanitätsraum nicht besetzt, durch die bergende Besatzung aber bereits ärztliche Versorgung angefordert, so alarmiert der Adler Duisburg/Adler Duisburg 5/20 über Draht oder BOS-Funk-Florian-Duisburg und fordert Notarztwagen bzw. Rettungswagen an. Hierbei ist wichtig eine genaue Angabe des Zielortes des Fahrzeuges (z.B. DLRG-Station oder auch Start 2000 Meter).

Über die Alarmierung von Florian-Duisburg ist sofort Regatta Duisburg zu informieren.

7. Nach Übergabe der geborgenen oder verletzten Personen an die Rettungs-/Sanitätskräfte ist Regatta Duisburg zu informieren.

8. Im Alarmfall ist sicherzustellen, daß im Motorboothafen befindliche Rettungsboote besetzt werden und zur Verstärkung ausrücken bzw. freigewordene Rettungsbootpositionen übernehmen.

9. An der DLRG-Wache im Motorboothafen ist eine Trage, Notfallkoffer und ggf. weiteres Wasserrettungsgerät alarmbereit vorzuhalten.

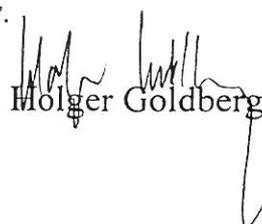
10. Der Sprechfunkkanal Regatta wird nach Übernahme des Funkgerätes bis 2 Stunden nach Abschluß der Gesamtveranstaltung (sonntags abends) nicht mehr abgeschaltet und so aufgestellt, daß er jederzeit gehört werden kann (nicht in Einsatzleitstelle, wenn diese nicht besetzt usw.). Der Akkutausch erfolgt jeweils morgens oder wenn Bedarf erkennbar ist.

11. Der Wachleiter und der Einsatzleiter stellen ggf. unter Beteiligung von Regatta vor und während der Veranstaltung sicher, daß alle eingesetzten Kräfte über den Sicherheitsplan, die Sicherheitsplan-Anlage DLRG und die Sicherheitsplan-Anlage DRK informiert sind, daß diese in der Einsatzleitstelle und im Bereich des Aufenthaltsraums ausgehängt sind und daß jedes Motorboot (Schiedsrichter-, Rettungs-, Fernsehboote) mit dem Sicherheitsplan und dem aktuellen Programmheft ausgestattet sind. Der Bootsgast hat dafür Sorge zu tragen, daß ständig das laufende Rennen aufgeschlagen ist, so daß sofort in Notfällen erkennbar ist, um welche Bootsgattung es sich handelt (besonders gefährlich: gesteuerte Boote mit vornliegenden Steuerleuten).

Abschließend sei nochmals darauf hingewiesen, daß sowohl der Internationale als auch der Deutsche Ruderverband aufgrund schwerer Unglücksfälle auf internationalen und nationalen Regatten in den letzten Jahren einen hohen Maßstab an die Sicherheit auf den Regattaplätzen anlegen. Dieser Maßstab ist von uns in Duisburg seit Jahren erfüllt worden, ihn gilt es für die Zukunft aufrecht zu erhalten. Auch wenn nach zwei Tagen Regatta noch keine Notfälle aufgetreten sind, muß jeder daran denken, daß es auch 5 Minuten nach dem letzten Rennen passieren kann.

Das Telefonregister ist Bestandteil des Sicherheitsplans.

Duisburg, 2. April 1996


Holger Goldberg

Anlage zum Sicherheitsplan - Bootslagerung/Ordnungsdienst -

Bei allen Ruderregatten sind folgende Abläufe zu beachten:

1. Von Beginn der Tätigkeit an ist dafür Sorge zu tragen, daß die bekannten Rettungswege frei von Fahrzeugen und Booten und dergleichen bleiben. Die Tore sind zu öffnen.
2. Dies hat durch stichprobenartige Kontrollen während der gesamten Regatta überprüft zu werden.
3. In Notfällen der Funkrufkennung Regatta Duisburg haben die Ordner an der Schranke Regattastraße dafür Sorge zu tragen, daß Rettungsfahrzeuge in das Gelände ein- und ausfahren können, ohne auf ein Öffnen der Schranke warten zu müssen. Hierfür kann ggf. die Regattastraße auf Höhe der Telefonzellen gesperrt werden, um freie Durchfahrt auf dem Rettungsweg zu sichern. Sollten weitere Ordner zur Verfügung stehen, hat einer davon Einweiserfunktionen an der Kruppstraße aufzunehmen. Das gleiche gilt bei Anforderungen an Florian-Duisburg. Ggf. erfolgt hier Verstärkung durch Regatta 01, Regatta 04, Regatta 05, Regatta 07.
4. Die Position von Regatta 02 bleibt wegen der Verbindung zum Telefonnetz grundsätzlich besetzt.
Sofern der Ordnungsdienst bei Großveranstaltungen über einen eigenen Funkkreis verfügt, hat dessen Leitstelle bei Regatta Duisburg Einsätzen als Relaisstelle den Ordnungsdienst-Funkkreis durchgängig mit zu informieren!
5. Der Ordner am Eingang zum Regattahaus ist einzuweisen, daß die Zufahrten zum Parkplatz sowie zum Regattahaus für Rettungsfahrzeuge freizuhalten sind. Der Ordner ist weiterhin einzuweisen, daß er im Sprechfunkverkehr insbesondere darauf zu achten hat, wenn wegen eines Notfalls die Funkrufkennung Regatta Duisburg erfolgt. Falls Kräfte des Sanitäts/Rettungsdienstes in den Bereich des Regattahauses oder der Tribünenanlage gerufen werden, hat er unverzüglich damit zu beginnen, die Straße entlang der Tribüne freizumachen, damit ggf. bei Einsatz von Sonderrechten entgegen der Fahrtrichtung in die Einbahnstraße eingefahren werden kann.
6. In den bei Ziffer 5 genannten Fällen hat Regatta 08 sich unverzüglich zum Regattahaus zu begeben und dort Unterstützung zu leisten.

7. Alle eingesetzten Kräfte der Bootslagerung und des Ordnungsdienstes sind vor Aufnahme ihrer Tätigkeit und während der Veranstaltung immer wieder auf den Sicherheitsplan und die Anlage zum Sicherheitsplan - Bootslagerung/Ordnungsdienst - hinzuweisen. Der Sicherheitsplan sowie ein Telefonverzeichnis sind den eingesetzten Kräften vor Aufnahme der Tätigkeit auszuhändigen. Sprechfunkgeräte sind so zu tragen, daß jederzeit der Funkverkehr mitgehört werden kann.

Abschließend sei nochmals darauf hingewiesen, daß sowohl seitens des Internationalen als auch der Deutschen Ruderverbandes aufgrund schwerer Unglücksfälle auf internationalen und nationalen Regatten in den letzten Jahren ein hoher Maßstab an die Sicherheit auf den Regattaplätzen angelegt wird. Dieser Maßstab ist von uns in Duisburg seit Jahren erfüllt worden, ihn gilt es für die Zukunft aufrecht zu erhalten. Auch wenn nach zwei Tagen Regatta noch keine Notfälle aufgetreten sind, muß jeder daran denken, daß es auch 5 Minuten nach dem letzten Rennen passieren kann.

Das Telefonregister ist Bestandteil des Sicherheitsplans.

Duisburg, 02. April 1996


Holger Goldberg

Anlage zum Sicherheitsplan - Regattasprecher -

Im Rahmen des Sicherheitsplanes für Ruderregatten ist folgendes zu beachten:

1. Bei telefonischen Durchsagen oder bei Faxmitteilungen bezüglich von Fahrzeugen, welche Rettungswege blockieren, sind bei nächstmöglicher Gelegenheit die Fahrer der Fahrzeuge mit den amtl. Kennzeichen auszurufen und aufzufordern, zu ihren Fahrzeugen zu kommen.

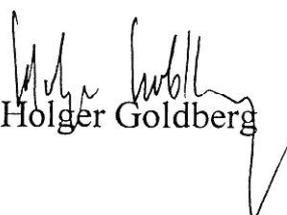
2. Bei Anrufen des Sanitäts-/Rettungsdienstes des Deutschen Roten Kreuzes oder der Einsatzleitung der DLRG oder des technischen Büros mit der Bitte, den Regattaarzt auszurufen, ist dies unverzüglich durchzuführen. Ausrufe des Regattaarztes über die Lautsprecheranlage erfolgen nur deswegen, weil dieser über Sprechfunk aufgrund technischer Störungen nicht erreichbar ist. Diese Ausrufe sind v o r a n g i g !!! Hierfür wird folgender Text verwendet:

„Achtung für den Regattaarzt, Achtung für den Regattaarzt!!!

Bitte kommen Sie sofort zur Sanitätsstation, der Regattaarzt bitte sofort zur Sanitätsstation“.

Sollte durch denjenigen, der die Durchsage erbittet, ein anderer Zielort genannt werden, so ist dieser anstatt Sanitätsstation zu nennen.

Duisburg, 02. April 1996


Holger Goldberg

Sicherheit bei Regatten

Sicherheitsbestimmungen:	RWR § 31.3
Sicherheitsbeauftragter:	Racing Bye-Laws Art. 32,5
Sicherheit:	allgemein
Verkehrsregeln:	Fahrordnung RWR §§ 7.1 und 52a
Geltung:	Nationale und internationale Veranstaltungen

Jedem Regattakomitee und jedem Regattausschuss soll ein Mitglied angehören, welches für die Sicherheitsmaßnahmen zuständig ist. Der Sicherheitsbeauftragte ist eine Stabsstelle im OK. Er muss in beratender Funktion sicherstellen, dass bei der Organisation der Regatta alle Maßnahmen durchgeführt werden, die für die Sicherheit aller Teilnehmer von Bedeutung sein können.

Das OK oder der Regattausschuss tragen die rechtliche Verantwortung für alle Sicherheitsfragen.

Hierzu gehören:

Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen

RWR § 31, Abs. 3)

- *Bugball* - Vorhandensein, Mindestdurchmesser 4 cm (weiß),
- *Mindestdicke der Ruderblätter* - 5 bzw. 3 mm;
- *Lösen der Füße aus den Ruderschuh*en bzw. vom *Stembrett ohne Zuhilfenahme der Hände*;
- *Mindestmaß der Steuersitzöffnung im Bug* - 70 cm Nackenstütze-Rand;

Verantwortlich für die Einhaltung sind: Betreuer, Trainer, Aktive.

Kontrolliert wird durch die Kontrollkommission. Diese besteht aus Mitgliedern des Veranstalters und mind. einem lizenzierten Schiedsrichter. Dieser ergreift Maßnahmen bei Nichteinhaltung.

Fahrordnung (RWR §§ 7 + 52 a)

- *Erstellung der Fahrordnung* - für das Training außerhalb der Rennzeit, für die Zeit während der Rennen, Siegerehrung, Aufwärmzone, Abkühlzone;
- *Darstellung der Fahrordnung* - verständliche Pläne und Texte, Versand mit dem Meldeergebnis, Platz im Regattaprogramm, Tafeln an den An- und Ablegestegen;

- *Verkehrsleitung* - auf dem Wasser und an Land Markierungen, Beschilderungen, Ablegesteg, Anlegesteg, Hindernisse, Sperrungen, Bojen, Schwimmketten.

Die Verantwortung liegt auch hier bei den Betreuern, Trainern und Aktiven.

Kontrollinstanz ist die Kontrollkommission.

Rettungsdienst, Regattaärzte

- *Einsatzpläne* müssen erstellt werden für die Trainingszeit und die Zeit während der Rennen;
- *Rettungsketten* sind aufzulisten, d.h. wer muss von wem in welcher Reihenfolge informiert werden.
- *Funkkette und Standtelefone* einschließlich Kanal und Kennung, sowie Auflistung der Rufnummern dienen zur Information.
- *Rettungswege* sind einzurichten, zu beschildern und müssen freigehalten werden.

Sicherheitsplan

Er enthält für jeden Regatta-Veranstaltungsort Rufnummern und Kanal sowie Kennung von:

Sicherheitsbeauftragtem, Sanitätsdienst, Regattaarzt, Wasserrettung (DLRG), Wassertechnik, Regattabüro, Starter, Seitenrichter, Schiedsrichterobmann (Jury), Regattabahnverwaltung, Ordnungsdienst, Polizei, Feuerwehr usw.

Anweisungen sind zu erstellen für das Verhalten bei:

Notfällen zu Wasser und zu Lande, Besonderheiten bei Kenterungen, weiterführenden Hilfsmaßnahmen.

Koordinator ist im Idealfall der Sicherheitsbeauftragte, dessen Ersatzmann benannt sein muss.

Alle hoffen, dass diese Maßnahmen nicht zum Tragen kommen. Wir müssen jedoch darauf vorbereitet sein.