

Wieso war ein kranker Kapitän am Ruder?



Ein Kapitän der Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee steuert das Motorschiff «Rigi» in den Hafen von Zug.

PD

ZENTRALSCHWEIZ Das Motorschiff «Rigi» ist mit 100 Gästen an Bord in die Hafentmole in Arth gekracht – weil der Kapitän an einer Schlafkrankheit litt. Haben die medizinischen Tests versagt?

ALEXANDER VON DÄNIKEN
alexander.vondaeniken@luzernerzeitung.ch

Dieser Unfall hätte nicht passieren dürfen: Am vergangenen 17. Dezember krachte auf dem Zugersee das Motorschiff «Rigi» mit 100 Leuten an Bord in die Hafentmole in Arth. Mehrere Fahrgäste werden leicht verletzt. Der nun erscheinende Schlussbericht der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (Sust) folgert, «dass der Schiffsführer bei Annäherung an die Anlegestelle mit grösster Wahrscheinlichkeit unter einer Bewusstseinsstörung litt» (Ausgabe von Donnerstag).

Wusste die Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee (SGZ) von den medizinischen Problemen des Unglückskapitäns? Immerhin soll der 69-Jährige unter

Schlafapnoe leiden und deshalb am Ruder eingeschlafen sein. Schlafapnoe ist ein Beschwerdebild, das durch Atemstillstände (Apnoen) während des Schlafs verursacht wird und durch eine ausgeprägte Tagesmüdigkeit bis hin zum Einschlafzwang (Sekundenschlaf) gekennzeichnet ist.

Mediensprecherin Gabriela Kaufmann: «Nein, die SGZ wusste nichts davon.» Man gehe davon aus, dass bei den medizinischen Untersuchungen alles nach Vorschrift verlaufen ist. Die Untersuchung der Staatsanwaltschaft Innerschwyz laufe noch. Der Schiffskapitän arbeite seit dem Vorfall auf eigenen Wunsch nicht mehr bei der SGZ. «Er bedauert es aber sehr, dass er seine Berufstätigkeit mit einem Unfall abschliessen musste. Er ist davor immer

unfallfrei gefahren», sagt Kaufmann. Mittlerweile gehe es ihm gut. Es sei der einzige Unfall überhaupt in der Geschichte der SGZ.

Die medizinischen Checks werden laut Kaufmann nach Vorschrift des Bundesamts für Verkehr durchgeführt. Alle Schiffsführer müssen sich bis zum 50. Lebensjahr alle fünf Jahre medizinisch untersuchen lassen, ab dem 51. Lebensjahr alle drei Jahre.

Bei Farbenblindheit untauglich

Auch bei der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) laufen die Checks nach Vorschrift des Bundes, wie Michel Scheurer, Leiter Produktion/Fahrdienst, erklärt. Die Kontrollen fänden bei einem Vertrauensarzt des Unternehmens statt «und ähneln sehr den Abklärungen, wie sie zum Beispiel bei Carchauffeuren durchgeführt werden». Grosser Wert wird laut Scheurer auf ein funktionierendes Seh- und Hörvermögen gelegt. Bei den Eintrittstests gehe die SGV sogar noch einen Schritt weiter als vom Bund verlangt: «Schon dort führen wir einen medizinischen Kom-

plettest durch.» Am häufigsten würde eine Farbenblindheit entdeckt, also das Unvermögen, Rot und Grün zu unterscheiden. Das bedeutet automatisch die Untauglichkeit als Schiffsführer.

Zu medizinischen Problemen während einer Fahrt sei es in den letzten Jahren nicht gekommen, versichert Scheurer.

«Trotz regelmässiger Tests», so René Untersee, Geschäftsleiter der Schifffahrtsgesellschaft St. Niklausen (SNG) in Luzern, «kann es nie ausgeschlossen werden, dass es zu einem Problem kommt. Trotzdem ist die Schifffahrt sehr sicher.» Einerseits habe es auf den Seen viel weniger Verkehr als auf den Strassen, und andererseits sei die Geschwindigkeit wesentlich geringer.

Genau gleich sieht dies Ruedi Bucher senior von der Bucher Seefahrten AG in Luzern. So sagt er: «Die Schifffahrt ist das weltweit sicherste Verkehrsmittel.» Dazu trügen in der Schweiz vor allem auch die Vorschriften bei: «Wir sind Weltmeister, wenn es ums Checken von Material und Personen geht.» Bei der Bucher Seefahrten AG habe es in

Medizinische Tests auch bei Busfahrern

LUZERN avd. Die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der medizinischen Untersuchungen sind bei Busfahrern praktisch identisch wie bei Schiffsführern. Auch hier sind Untersuchungen grundsätzlich für Fahrer bis 50 Jahre alle fünf Jahre und danach alle drei Jahre Pflicht. Bei den Verkehrsbetrieben Luzern (VBL) nimmt diese Untersuchungen ein Vertrauensarzt vor, wie Mediensprecherin Silja Husar auf Anfrage erklärt.

Kooperation mit Schlafklinik

Die VBL unternehmen laut Husar viel, um die Gesundheit ihrer Fahrer zu fördern, insbesondere was den Schlaf-Wach-Rhythmus anbelange. «Wir arbeiten mit der Schlafklinik Hirslanden zusammen und gehen bei der Planung der Dienst-einsätze auf die Wünsche der Fahrer ein.» Wenn jemand Mühe habe, am frühen Morgen zu arbeiten, dann könne er sogenannte Mittel- oder Spätschichten auswählen. Ihres Wissens sei es noch nie zu einem Unfall gekommen, bei dem ein gesundheitliches Problem des Fahrers die Ursache gewesen sei. Auch bei den Zugerland Verkehrsbetrieben sei es noch nie zu einem solchen Unfall gekommen, heisst es auf Anfrage.

den letzten Jahren keine Probleme gegeben.

Acht Unfälle in zwölf Jahren

«Seit dem Jahr 2000 hat es in der Schweizer Schifffahrt acht Unfälle gegeben», sagt Walter Kobelt, Leiter Bereich Bahnen und Schiffe bei der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (Sust). Dazu zählen zwei, die sich auf dem Vierwaldstättersee ereignet haben. Am 7. Mai 2005 ist das Motorschiff «Europa» in den Schiffssteg des Hotels Müller in Gersau gekracht. Personen kamen nicht zu Schaden. Dem Schiffsführer war beim Anlegen ein Manipulationsfehler unterlaufen. Rund acht Monate zuvor war das Motorschiff «Brunnen» in die Ufermauer bei Kehrsiten gekracht. Sieben Passagiere wurden verletzt. Laut der Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe des Bundes hatte der Schiffsführer wahrscheinlich den Autopiloten nicht gemäss der Vorschrift 500 Meter vor dem Ufer ausgeschaltet.

Übrigens: Eine Altersgrenze für Schiffsführer gibt es nicht.