

SURFUNFALL

Die Seeschlacht

Auf der Ostsee wird ein Surfer von einer Motorjacht überfahren. Er wird verstümmelt, fast stirbt er. Das Unglück wirft ein Schlaglicht auf die Verteilungskämpfe in einer Freizeitgesellschaft. Erbittert streiten Wassersportler und Bootsbesitzer um die Frage: Wem gehört das Meer?

VON Henning Sußebach | 16. Mai 2013 - 08:00 Uhr

Wenn das alles bloß ein Albtraum wäre, flüstert Fahlbusch manchmal. Ein Albtraum ist nur eine nächtliche Täuschung. Ein Albtraum hat ein Ende. Aber das hier, das ist wahr und wird nie aufhören. Fahlbusch wird sein Leben, so wie er es kannte, nicht zurückbekommen. Er hat es auf dem Meer verloren, auf 54° 5' Nord und 10° 53' Ost.

Es ist ein blaustichiger Sommersonntag, der 7. August 2011, als Fahlbusch seiner Frau zu Hause in Eutin einen beiläufigen Kuss gibt, in sein Auto steigt und die zwanzig Kilometer hinunter an die Ostsee fährt. Der Wind in den Birken hat ihn gelockt. Reinhard Fahlbusch, 61 Jahre alt, surft seit mehr als drei Jahrzehnten. In Pelzerhaken, einem kleinen Badeort in der Lübecker Bucht, stellt er seinen Wagen ab, hebt das Surfbrett vom Dach, begrüßt ein paar bekannte Gesichter. Auf dem Meer sieht er die Segel, bunt wie Schmetterlinge. Es herrscht gute Sicht.

Um 14 Uhr zeichnet die kleine Wetterstation am Ufer eine Windgeschwindigkeit von zwölf Knoten auf. Das entspricht Stärke 4 und ist weder "schwach" noch "stark", sondern "mäßig". Fahlbusch zieht seinen schwarzen Neoprenanzug an und trägt sein Surfbrett über den Strand, ein taubenblaues Fanatic Bee, 274 Zentimeter kurz, 57 Zentimeter schmal, 7,5 Kilogramm leicht. Er ahnt nicht, dass diese Zahlen, Werte, Daten noch von Bedeutung sein werden. Er steckt seine beiden Füße in die Schlaufen des Brettes, dann hebt der Wind ihn aus dem Wasser. Heute sagt Fahlbusch, er sei aufs Meer gesurft in dem Glücksgefühl, "einen der letzten Sommertage" zu nutzen.

Zur selben Zeit, noch hinter dem Horizont, zerschneiden acht Motorjachten die Ostsee. Sie lassen weißes Schraubenwasser zurück, schäumende Leistungsnachweise. Die Jachten sind schnelle, schnittige Boote der englischen Sunseeker-Werft, die eine Niederlassung im Hafen von Neustadt hat, direkt neben Pelzerhaken. Sunseeker veranstaltet an diesem Wochenende eine "Baltic Cruise", eine Ausfahrt für vermögende Kunden und Kaufinteressenten. Das Programm: Freitag "Barbecue" in Neustadt. Samstag Konvoifahrt zur Insel Poel, weiter über Wismar nach Kühlungsborn, Abendessen. Sonntag per "VIP-Shuttle" zum Frühstück im Grand Hotel Heiligendamm.

Es gibt ein Foto von diesem Werbewochenende: 18 Männer und Frauen auf einem Steg. Sie tragen himmelblaue Poloshirts der Werft. Sie sehen aus wie auf einer Klassenfahrt.

Am Sonntagmittag ist die Flotte auf dem Weg zurück. Das größte Schiff fährt vorneweg, eine Sunseeker *Predator 74*. 22 Meter lang, 5,40 Meter breit, Verdrängung 47 Tonnen, Motorleistung 3.600 PS, Basispreis 2.300.000 Euro. *Predator* bedeutet Feind, Räuber, Raubfisch. Am Steuer sitzt ein 71 Jahre alter Mann. Ein Unternehmer, zu Hause im Raum Lübeck. Wer seinen Namen googelt, findet Mosaiksteine eines Lebens voller Zukäufe und Verkäufe, die meisten in Millionendimensionen. Wie jedem Bürger garantiert das deutsche Medienrecht ihm weitestgehend Anonymität, wenn er das wünscht. Und das tut er. Der Mann am Steuerstand soll hier Karl Dröhmer heißen.

Vor Pelzerhaken lässt der Wind nach. Um 16 Uhr misst die Wetterstation am Ufer nur noch zehn Knoten, Windstärke 3, nicht mehr "mäßig", sondern "schwach". Fahlbusch fällt ins Wasser, einen Kilometer vom Strand entfernt. Er hat das falsche Brett gewählt, es ist zu klein für schwachen Wind, es trägt ihn kaum noch. Fahlbusch dümpelt jetzt auf 54° 5' Nord und 10° 53' Ost. Heute sagt er, er sei wieder auf sein Board geklettert, wieder ins Wasser gesunken und wieder aufgestiegen, bis der Wind endlich zaghaft in sein Segel griff. Er wollte jetzt zurück an Land. Von diesem Augenblick an ist Fahlbuschs Erinnerung verschattet.

Um 16 Uhr ist Dröhmers Jacht noch etwa zwei Kilometer von Fahlbusch und seinem Brett entfernt. Alle dreißig Sekunden funkt das Schiff automatisch seine Positionsdaten an die Revierzentrale in Travemünde, in deren Tower der dichte Fährverkehr nach Skandinavien überwacht wird. Für 16.01 Uhr zeichnen die Computer eine Geschwindigkeit von 26 Knoten auf, um 16.02 Uhr beschleunigt Dröhmer auf 38 Knoten. Das sind 70 Stundenkilometer, beinahe die Höchstgeschwindigkeit der Jacht. Dröhmer ist in diesem Moment alleine am Steuerstand. Seine erwachsene Tochter hat den Ausguck neben ihm verlassen. Der Polizei wird sie später sagen, sie sei zum Heck gelaufen, um zu sehen, ob die anderen Schiffe mithalten können.

Dann ist da dieser Knall.

Zwei Jahre später steckt Reinhard Fahlbusch in einem Körper fest, der nicht mehr seiner ist, und in einem Leben, das er hasst. Er hat jetzt einen linken Fuß aus Plastik, ein Schienbein und ein Knie aus Aluminium und einen halben Oberschenkel aus Glasfaserkunststoff – dem gleichen Material, aus dem sein Surfbrett war. Das Wort "aufstehen" hat er sich abgewöhnt, weil "stehen" darin vorkommt. Er robbt morgens vom Bett in einen Toiletten-Rollstuhl. Gestützt auf Stöcke, humpelt Fahlbusch durch die Tage. Er kommt nur schwer an seine Schuhe, um sich die Schnürsenkel zu binden. Seine Frau wäscht nur noch rechte Socken, weil sein linker Prothesenfuß nicht schwitzt.

Im Spiegel sieht er sich an wie einen Irrtum.

"Meine Seele ist jeden Tag verletzt durch alles, was ich nicht mehr bin, was ich nicht mehr kann und was ich an mir selber sehen muss", sagt er. "Das lässt sich alles nicht mehr wenden."

Fahlbusch spricht diese Sätze als letzte in einer Reihe von Gesprächen aus. Er gebiert die Worte wie eine Schwangere ein Kind: langsam, mühsam. Fahlbusch ist ein zurückhaltender Charakter, eigentlich kein guter Erzähler. Er ist jemand, der Ärzte "aufsucht" und "Unterarmstützen" sagt, wenn er Krücken meint. Lange hat er darüber nachgedacht, ob die Öffentlichkeit seine Geschichte hören soll, hat das Für und Wider abgewogen und schließlich zugestimmt, weil er die Stille um sich herum nicht mehr erträgt: Karl Dröhmer hat sich nie bei ihm gemeldet. Die Staatsanwaltschaft Kiel ermittelt, lässt aber seit geraumer Zeit nichts von sich hören. Das Meer ist ein stummer Zeuge, ein Komplize sogar, der alle Spuren verwischt. Die hintere Hälfte von Fahlbuschs Surfbrett – das Stück, in dem seine Füße in den Schlaufen steckten – wurde bis heute nicht gefunden. Sie fehlt zwischen den wenigen, zerfetzten Überresten in der Asservatenkammer der Staatsanwälte: einem halben Board, einem gebrochenen Gabelbaum, einem zerrissenen Segel.

Steif wie seine eigene Statue sitzt Fahlbusch in dem Haus, von dem aus er vor zwei Jahren aufbrach und in das er erst drei Monate später zurückkehren sollte. Wer ihm ins Gesicht schaut und den Film *Ziemlich beste Freunde* kennt, wird die Ähnlichkeit zum Hauptdarsteller François Cluzet bemerken: die gleichen dunklen Augen, die gleichen dichten Brauen, das gleiche gescheitelte schwarze Haar, das gleiche Leben in Unselbstständigkeit.

Und doch ist etwas anders. Im Gegensatz zu seinem Filmzwilling spricht Fahlbusch tonlos, mutlos. Mit Blick auf den Garten, den er nicht mehr pflegen, die Brombeerbüsche, die er nicht mehr schneiden, das Fahrrad, das er nicht mehr fahren kann. Es fällt ihm ja schon schwer, sich zum Lichtschalter zu schleppen. Reglos erzählt er seine Geschichte in die Dämmerung hinein.

Er ist gefangen in einer Tragödie, die mit einer schicksalhaften Kollision begann – die jedoch kein reiner Zufall war. In der bitterlich darum gestritten wird, was genau sich an jenem Sonntag auf der Ostsee zutrug. In der es um mehr geht als ein Unglück auf dem Wasser: um die Verteilungskämpfe in einer Freizeitgesellschaft. Um eine Oberschicht, der das Verantwortungsgefühl abhandenkam. Darum, ob der Staat die Starken oder die Schwachen, die Schnellen oder die Langsamen schützt. Und um die Frage: Wem gehört das Meer?

Am 7. August 2011 färbt sich das Wasser um Fahlbusch herum rot.

Zunächst sieht es so aus, als sei er an einen Menschen mit Skrupeln geraten. Dröhmer stoppt seine Jacht, wendet und senkt die Badeplattform am Heck ins Wasser. Auf dem Schiff sind fünf Personen: Dröhmer, seine Frau, seine Tochter, sein Enkel und die Pressesprecherin der Werft. Die Tochter zieht Fahlbusch auf die Badeplattform. Grotesk

verrenkt wie eine nachlässig abgelegte Marionette liegt er auf dem Teakdeck, es gibt ein Foto davon in den Akten. Sein linkes Bein ist von der Schiffsschraube zerhäckselt, sein rechter Fuß hängt nur noch an einer Sehne. Nahezu überall aus seinem Körper rinnt Blut. Fahlbusch murmelt seinen Namen und die Telefonnummer seiner Frau, dann sinkt er in Ohnmacht. Dröhmers Tochter hält seinen Kopf und redet verzweifelt auf ihn ein.

Aus Neustadt kommt der Seenotretter *Crempe*. Einem der drei Sanitäter wird beim Anblick Fahlbuschs übel. Die anderen beiden wagen es nicht, den schlaffen Leib auf ihr Schiff zu hieven.

Dröhmer fährt Fahlbusch in den Neustädter Hafen, Fahlbusch trinkt Dröhmers Deck mit Blut. Diese eine, einzige Stunde sind die beiden Männer wortlos beieinander.

Am Kai beugen sich Notärzte über den Verletzten, umringt von Eis lutschenden Kindern. Der Puls des Patienten flattert, der Atem wird flacher. Ein Rettungshubschrauber, Christoph 12, fliegt Fahlbusch über die Bucht nach Lübeck, ins Universitätsklinikum Schleswig-Holstein. Um 18.43 Uhr schieben die Sanitäter ihn in den Schockraum, die Schleuse für die Schwerverletzten. Die Schleuse zwischen Leben und Tod.

Die Ärzte haben Probleme, sofort alle Verletzungen zu erfassen. Ein Augenlid ist gespalten, die Nase gebrochen, ein Lungenflügel angerissen. Der linke Unterschenkel ist zerschnitten, das Schienbein zersplittert, Nerven und Muskeln sind zerfetzt. Alle Adern des linken Beines sind durchtrennt, das Gewebe ist blass, tot, nicht mehr zu retten. An der Ferse des rechten Fußes fehlt ein Stück Knochen. Es muss im Meer geblieben sein. Der Patient ist nicht komplett. Seine Beine sind durchsetzt mit Neopren und Styropor, Resten von Anzug und Surfbrett. Fahlbusch hat nur noch zwei Liter Blut im Körper. Sein Herz bleibt stehen.

Die Welt, aus der Karl Dröhmer an jenem Unglückssonntag kam: Im Januar 2013 gibt Sunseeker auf der Boot Düsseldorf, wo einmal jährlich Segler, Taucher, Angler und Motorbootfahrer aufeinandertreffen, einen Einblick. In Halle 6, wo die polierten "Superjachten" glänzen, hat Sunseeker einen der größten Stände der Bootmesse errichtet: Fünf Jachten ragen spitz aus einer Lounge-Landschaft von weißen Sesseln und weißen Orchideenarrangements. Hostessen in Filzschuhen führen Herren über die Schiffe wie durch ein Museum, Verkäufer klappen Jetski-Garagen auf und zu. In vier *James Bond*-Filmen waren Schiffe von Sunseeker zu sehen. Auf den Betten liegen nun wellig drapierte Armani-Schlafanzüge, auf den Sonnendecks stehen Tablets mit falschen Austern. Ein Juwelier stellt aus. Die Russisch-Dolmetscherin hat Termin auf Termin.

Eine Kulisse, so klischeegerecht, dass dies nur Absicht sein kann. Die Schiffe in der Halle heißen *Predator*, *Absolute*, *Prestige*, *Majesty* und *Dominator*.

Auf einer der Verkaufinseln im Messemeer sitzen zwei Sunseeker-Mitarbeiter: ein Mann vom Marketing in ozeanblauem Blazer mit Werftwappen und Einstecktuch; er trägt die graublonden Haare etwas länger. Neben ihm die Pressesprecherin, die beim Crash auf

Dröhmers Jacht dabei war: sehr zierlich, ausdauernd lächelnd. Als sie damals den Knall hörte, floh sie unter Deck und blieb dort, bis das Schiff im Hafen festmachte. Einige Tage später schrieb sie eine Pressemitteilung, die mit den Worten endete: "Allen Gästen hat das Motto ›Gemeinsam Yachtsport erleben‹ so viel Freude bereitet, dass die Baltic Cruise zukünftig auch fester Bestandteil des Sunseeker Germany Ostseekalenders sein wird."

Der Marketingmann und die Pressesprecherin sind stolz, die Preise der Jachten zu nennen. 1,8 Millionen Euro. 2,3 Millionen Euro. 3,3 Millionen Euro. Ihren Kunden liegt nichts daran, ihren Reichtum zu verbergen. Die Werft hat ihnen ein Netz aus Niederlassungen geknüpft: auf den Balearen, in Südfrankreich, der Schweiz, an der Adria, in China. Die Ostsee lobt der Mann vom Marketing als neues "superinteressantes Revier". Es gibt mehr Häfen als an der Nordsee, weniger Wellen, kaum Strömung.

Ein Meer für Anfänger also?

Unwissend, dass der Unfall Anlass des Gesprächs ist, zeichnet der Marketingmann ein interessantes Bild seiner Kundschaft. "Nicht jeder unserer Kunden ist auf dem Wasser groß geworden", sagt er. Viele würden von Geschäftspartnern auf deren Jacht eingeladen und wollten sich anschließend auch eine Sunseeker kaufen. Als neue Eigner flögen sie dann meist nur ein paarmal im Jahr zu einem Törn ein. "Denn das Einzige, was der Besitzer zu wenig hat, ist Zeit." Auf Bestellung füllt die Werft vorab Tank und Kühlschranks, arbeitet Routen aus, stellt bei Bedarf Kapitän und Crew. "Nicht jeder traut sich, sein Schiff allein zu fahren", sagt der Mann vom Marketing. Die Käufer, an Land Firmenlenker und Wertpapierstrategen, haben auf dem Wasser manchmal Schwierigkeiten, ihr neues Spielzeug zu beherrschen.

Dröhmer hatte seine Jacht neun Monate vor dem Unglück gekauft. Es ist nicht sein erstes Schiff, aber sein gewaltigstes. Der Motorzähler zeigte knapp 95 Betriebsstunden, als es passierte.

Im Lübecker Universitätsklinikum müssen die Ärzte den Patienten Fahlbusch dreimal wiederbeleben. Am Abend des 7. August 2011 pumpen sie wieder und wieder Adrenalin in seinen Körper. Sie geben ihm 14 Blutkonserven à 250 Milliliter "null negativ", die Blutgruppe, die sich mit allen anderen verträgt, weil keine Zeit bleibt, um Werte zu ermitteln. Zwei Operationsteams arbeiten gleichzeitig an beiden Beinen.

Links schneiden die Chirurgen Fahlbuschs Unterschenkel ab, knapp unter dem Knie. Sie vernähen offene Adern, kleinere Blutungen schließen sie mit einer Art elektrischen Schweißmaschine. Bevor sie den Stumpf mit Kunsthaut versiegeln, legen sie eine Perlenkette aus 30 Antibiotika-Kugeln hinein. Auf den Röntgenbildern sieht sie aus wie ein Rosenkranz der Medizin. Fahlbuschs Bein, sein ehemaliges Bein, wird in einer stählernen Wanne in die Pathologie gefahren.

Rechts nähren die Ärzte den Fuß wieder an und schrauben das Bein in einen Fixateur. Um die zersplitterten Knochen kümmern sie sich erst einmal nicht. Noch mehr Eingriffe würde der Patient nicht überleben. Um zwei Uhr morgens wird Fahlbusch auf die Intensivstation geschoben. Er liegt im künstlichen Koma.

Es wäre zu einfach, den Vorgang 443297/2011 in den Akten der Wasserschutzpolizei Lübeck-Travemünde von vornherein als Konflikt zwischen Stark und Schwach oder Arm und Reich zu beschreiben. Bis zum 7. August 2011 um 16.03 Uhr war Reinhard Fahlbusch weder schwach noch arm. Er hatte an Hamburgs ehrwürdigem Johanneum Abitur gemacht, Jura studiert und als Anwalt für Tchibo Kleinkriege gegen Jacobs und Eduscho gefochten, in denen es um die Definition von "frisch geröstetem Kaffee" ging. Er war Personalchef eines Mittelständlers gewesen, zuletzt makelte er selbstständig Immobilien.

Auf dem Meer vor Pelzerhaken schnitten sich die Lebenswege zweier Männer im fortgeschrittenen Alter, die beide zu Geld gekommen waren, allerdings auf sehr unterschiedlichem Niveau. Der eine lebte gut, der andere im Luxus. Auch gingen sie unterschiedlich mit ihrem Wohlstand um: Fahlbusch leise, Dröhmer laut. Die beiden Männer begegneten sich nicht auf Augenhöhe. 47 Tonnen Verdrängungswucht stießen auf 78 Kilogramm Körpergewicht, 3.600 PS Motorleistung prallten auf 6,5 Quadratmeter Segelfläche.

An einem warmen Apriltag dieses Jahres sitzt Andreas Paech an seinem Schreibtisch, vor sich eine dicke Krankenakte, Fahlbuschs Martyrium auf pastelligem Papier. Vor dem Fenster wandern Wolken, im Büro wechseln Licht und Schatten. Frühling. Die Zeit der "Hochrasanzverletzungen", sagt Paech, "Motorradfahrerwetter".

Paech ist Chefarzt in der Lübecker Unfallchirurgie. Weißer Kittel, rundes, freundliches Gesicht, wache Augen hinter einer Hornbrille. Er hat sofort zugesagt, als es um die Frage ging, ob er helfen könne, den Fall zu rekonstruieren. Er müsse nur von seiner Schweigepflicht entbunden werden. Paech ist seit dreißig Jahren Arzt. Und nebenbei ein Alltagssoziologe, weil er den Wandel der Gesellschaft, ihren Hang zur Eile, ihre Sucht nach Abenteuer, ihren Egoismus, ihren Leichtsinns aus Verletzungen und Todesarten lesen kann.

Die Gemetzel der Gegenwart, sie spielen sich nicht mehr auf Schlachtfeldern ab, sondern auf Landstraßen, Skipisten, Wanderwegen, Klettersteigen. Mountainbiker kommen Joggern in die Quere, Skifahrer schneiden Snowboarder, Bootsbesitzer überfahren Windsurfer, Kiter übersehen Schwimmer. 2010 gab es nur 525 tödliche Arbeitsunfälle in Deutschland, aber 7.238 Menschen starben beim Sport und in der Freizeit. Was die Leute sich antun, tun sie sich selbst an. Oder demjenigen, der ihnen im Weg steht. Je individualistischer eine Gesellschaft, desto raumgreifender auch die Egoismen. Und je ungleicher eine Gesellschaft, desto verheerender die Kollisionen.

In den Stunden nach dem Unglück wallten im Internet die Emotionen hoch. In Onlineforen beschimpften sich Windsurfer und Motorbootfahrer anlässlich des Unfalls vor Pelzerhaken

als "Spacken" und "Idioten". Ein Surfer schrieb: "Die Lübecker Bucht ist voll von Verrückten. Zum Wochenende fallen Unmengen von höchstmotorisierten Motorbooten ein und brettern zwischen Travemünde, Grömitz, Timmendorf hin und her." Ein Jachtbesitzer schloss seinen Beitrag mit dem Satz: "Wer später bremst, ist länger schnell."

Schwimmer, Paddler, Kiter, Segler, Surfer, Motorbootkapitäne: Was sich vom Strand betrachtet zu einer Idylle fügt, gleicht auf dem Wasser kleinen Religionskriegen. Es geht nicht nur um Wegerecht, sondern um Weltanschauungen. Die einen kommen mit Muskel-, die anderen mit Motorkraft voran. Die einen nutzen Wind und Wellen, die anderen kämpfen dagegen an. Manche Segler fühlen sich moralisch überlegen, weil sie ohne Gestank und Lärm und Sprit auskommen, sie nennen Motorbootbesitzer schon mal "Mantafahrer der Meere". Die ärgern sich über diese Selbstgerechtigkeit – und über die Surfer, die wie Fliegen übers Meer herfallen. Die gegenseitige Geringschätzung auf See ist in etwa gleich verteilt. Die Knautschzonen sind es nicht.

Deshalb hat der Unfallchirurg Paech den Surfer Fahlbusch nicht vergessen, obwohl er 2.400 Fälle im Jahr betreut, darunter mehr als 300 Schockraum-Patienten. Normalerweise kommen Surfer mit verrenkten Füßen zu ihm, schlimmstenfalls ist mal ein Schlüsselbein gebrochen. Fahlbusch aber sah wie ein Ernteunfallopfer aus. "Als sei er durch einen Mähdrescher gezogen worden", sagt Paech. Er sieht solche Verletzungen jeden Herbst, wenn die Bauern eingeliefert werden. "Aber bei einem Wassersportler habe ich das in dreißig Jahren nicht gehabt." Vom Motorbootfahrer kam kein Blumenstrauß, kein Brief, kein Wort.

Nach der einen, einzigen Stunde auf Dröhmers Jacht drifteten die Leben der beiden Männer wieder auseinander.

Am 8. August 2011, einen Tag nach dem Unglück, beauftragt Dröhmer eine auf Schifffahrtsrecht spezialisierte Anwaltskanzlei in Hamburg damit, seine Interessen zu vertreten. Fahlbusch liegt da immer noch im Koma. Drei Wochen wird er brauchen, um im Nebel der Narkosen seine Lage zu erfassen und sich einen Rechtsbeistand zu suchen.

Am 9. August, zwei Tage nach dem Unglück, erwacht Fahlbusch und wisper seine ersten Worte: "Durst, Durst, Durst." In der Neustädter ancora Marina trifft sich Dröhmer mit neun Männern an seiner Jacht, darunter einer seiner Anwälte, zwei Sunseeker-Angestellte, der Hafenchef und ein Sachverständiger mit Namen Stephan Semmerling. Dröhmers Kanzlei hat ihn als Gutachter engagiert.

Am 10. August, drei Tage nach dem Unglück, fragt Fahlbusch zum ersten Mal: "Was ist mit meinem Bein?" Am Fußende seines Bettes sitzt seine Tochter. Leise sagt sie: "Das haben sie entfernt, Papa." Fahlbuschs Puls schlägt aus. Die Kurven auf den Monitoren schlagen Wellen, begleitet von schrillum Piepen.

Am 11. August, vier Tage nach dem Unglück, teilen Dröhmers Anwälte der Polizei mit, dass dessen Frau, Tochter und Enkel die Aussage verweigern werden. Sunseeker-Mitarbeiter, die am Tag des Unfalls auf den anderen Jachten im Konvoi unterwegs waren, behaupten, sie hätten nichts gesehen. Auch Dröhmer schweigt. Monate später formuliert er mit seiner Kanzlei eine Erklärung an die Kieler Staatsanwaltschaft. An deren Ende spricht er sein Bedauern aus: gegenüber seiner Tochter, weil die psychisch hoch angespannt und völlig durchnässt eine Stunde mit dem Schwerverletzten auf seinem Schiff verbracht habe.

In Fahlbuschs Körper köcheln die Entzündungen. Er hat Schmerzen im Bein, das ihm geblieben ist. Und Schmerzen im Bein, das er verloren hat. Der Stumpf heilt nicht. Drei Wochen nach dem Unfall sägen die Ärzte das letzte Stück vom Unterschenkel ab. Sieben Wochen nach dem Crash nehmen sie ihm auch sein Knie. Immer wieder brach es durch die Wunde.

In jenen Wochen ist Fahlbuschs Kosmos nicht größer als sein Krankenzimmer. Über seinen Anwalt – einen Freund, der selber surft – hört er, was draußen passiert. Im ersten Vermerk der Wasserschutzpolizei steht, Dröhmer habe sein Schiff am Tag des Unfalls trotz des Schocks sicher in den Hafen gesteuert und keinen Alkohol im Blut gehabt, seine Jacht sei sehr übersichtlich konstruiert. Als die Beamten Fahlbusch Wochen später im Krankenhaus vernehmen, fragen sie ihn, warum er so leichtsinnig gewesen sei, einen schwarzen Neoprenanzug zu tragen und keinen signalfarbenen. Fahlbusch hat Mühe zu sprechen. Ihn fasst die Angst: Was reden die? Was läuft da? Sind Neoprenanzüge nicht meistens schwarz? War sein Segel nicht rot genug? Wieso lässt Dröhmer im Brief seiner Anwälte den Polizisten später sogar Dank ausrichten für deren moralische Unterstützung?

Fahlbusch in seinem Krankbett hat das Gefühl, dass seine Gegner mächtiger sind als er. Dass ihre Interessen wichtiger sind als seine.

An einem stürmischen Tag im Winter dieses Jahres schraffiert der Wind das Meer und zaust die Kiefern am Scharbeutzer Strand. Im Café Wichtig, einem gelben Holz-Glas-Pavillon inmitten der Dünen, läuft Ralf Casagrande wie ein Conférencier durch sein Lokal, dem er vor zwei Jahren diesen nachdrücklichen Namen gab, zeigt zum Horizont und ruft: "Was für eine Bucht! Wenn Sie bei der Sansibar auf Sylt rausschauen, sehen Sie nur graues Meer. Hier sehen Sie Lichter, Leben!"

Casagrande trägt einen schwarzen Rollkragenpullover und eine graue Flanellhose, sein weißes Haar reicht ihm fast bis zu den Schultern. Er ist 68 Jahre alt und spricht im gleichen weichen Slang wie Howard Carpendale. Er wuchs als Sohn eines Italieners und einer Deutschen in Boston auf und studierte Marketing in Colorado. Er konzipierte Werbung für die Tabakindustrie, jetzt macht er Werbung für sich selbst. Er hat mit dem Crash auf 54° 5' Nord und 10° 53' Ost nichts zu tun und spielt doch eine Rolle in dem Fall. Das Meer ist Grundlage seines Geschäftsmodells. Und Dröhmer einer seiner Kunden.

Symmetrisch schön wie eine Mondsichel öffnet sich die Lübecker Bucht nach Osten hin. Der Landkreis Ostholstein zählt 5,5 Millionen Übernachtungen pro Jahr, allein in Hotels und Pensionen mit mindestens zehn Betten. 354.000 in Scharbeutz, 817.000 in Grömitz, 916.000 in Timmendorfer Strand. Casagrande will mehr, und er will es anders. Er lässt sich gern zitieren mit der Vision, er werde aus Scharbeutz ein "Saint-Tropez des Nordens" machen. Die Politik spiele mit, sagt er. "Die Entwicklung ist nicht mehr aufzuhalten!"

Vor einiger Zeit hat der Ort seine Strandpromenade renoviert und künstliche Dünen aufgeschüttet. Jetzt cruisen Cabrios zwischen Gosch und Café Wichtig, die neue "Dünenmeile" ist ein kleiner Ocean Drive geworden. Zweimal lotste Casagrande die *MS Deutschland* an den Horizont, *Traumschiff*-Darsteller feierten in seinem Lokal, ein Flirt von Fiktion und Wirklichkeit. Auf der Speisekarte stehen vier Sorten Champagner, der teuerste ein Perrier-Jouët Belle Epoque Rosé für 349 Euro. Die Kellner servieren den Kaffee mit einem knappen "*et voilà*". Auf einem Bildschirm über dem Kamin wechseln Fotos deutscher Fernsehprominenz: Thomas Gottschalk, Ireen Sheer, Otto Waalkes, Vitali Klitschko, Franz Beckenbauer, Carlo von Tiedemann, Uwe Seeler.

In Sichtweite von Pelzerhaken, wo der Surfer Fahlbusch am 7. August 2011 sein Brett ins Wasser trug, ist eine sich selbst erfüllende Prophezeiung zu bestaunen: Setze die Preise hoch, und sie werden bezahlt. Lade Prominente ein, und auch du wirst bekannt. Nenne dein Café wichtig, und die *Predators*, *Majestys* und *Dominators* werden kommen.

Vor zwei Jahren, im Sommer des Unfalls, ankerten so viele Yachten vor Scharbeutz, dass Casagrande ein Pendelboot kaufte, mit dem er nun die Eigner vom Meer in sein Café chauffiert und seine Kellner Drinks auf die Schiffe bringen. Vor einem Jahr kreisten dann bis zu vierzig Yachten vor der Badezone. Strandgäste beschwerten sich über den Lärm, Schwimmer bekamen Angst, aber der Bürgermeister schwärmte vom neuen maritimen Flair des Ortes. Scharbeutz hat es auf die Seekarten des Jetsets geschafft. Casagrande sagt: "Wer Ruhe sucht, soll raus nach Kellenhusen."

Zwei Monate nach dem Unfall. Adern, Nervenstränge und Muskeln in Fahlbuschs rechtem Bein sind so weit verheilt, dass die Chirurgen die Knochen richten können. Sie schließen Lücken mit Stücken aus Fahlbuschs Becken und bauen Brücken aus Titanplatten. Sie hobeln Haut von seinem Gesäß und verpflanzen sie aufs Bein. Der Patient ist sein eigenes Ersatzteillager. Nach zehn Operationen gibt Fahlbusch das Zählen auf.

Durch das kleine Stück Himmel im Krankenhausfenster sieht er dunkle Wolken jagen. Draußen muss Herbst sein. Von seinem Anwalt hört er, dass Dröhmers Kanzlei behauptete, ihr Mandant habe Vorfahrt gehabt auf 54° 5' Nord und 10° 53' Ost.

Kann das sein?

Hier entfernt sich die Geschichte kurz vom Surfer Fahlbusch in seinem Krankenzimmer und führt hinaus auf einen Ozean aus Paragrafen und Papier. Grob gesagt, gilt weltweit auf

dem Meer: "Motorgetriebene Wasserfahrzeuge" müssen "segelgetriebenen" ausweichen, also die Stärkeren den Schwächeren. Auf allen Ozeanen muss ein Kreuzfahrtschiff jedem Segler oder Surfer Platz machen. So will es das internationale Seerecht. 1998 aber erließ das Bundesverkehrsministerium eine "Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften", gültig für die deutsche Dreimeilenzone, das Küstenmeer, den Uferbereich. Ausgerechnet hier müssen Surfer seitdem Motorjachten ausweichen.

Warum hat das Ministerium das Gesetz geändert? Wie kam es dazu, dass im Motorsportland Deutschland gegensätzliche Regeln gelten als ein paar Kilometer weiter draußen auf dem Meer?

Der Vorsitzende der Deutschen Windsurfing Vereinigung sagt, sein Verband sei in der Sache niemals kontaktiert worden, obwohl ein Ministerium alle Betroffenen anhören muss, bevor es eine Verordnung erlässt. "Wir haben keine Lobby und keine Industrie", sagt der Verbandschef. "Der Surfer packt sein Brett aufs Dach, fährt irgendwohin, riggt auf, fährt los." Es gibt zig Jachthäfen an den deutschen Küsten, Schiffstankstellen, Bootswerkstätten. Ein Surfer braucht noch nicht mal einen Steg.

Kann diese Freiheit eine Falle sein? Führt Ungebundenheit zu Unterlegenheit, wenn um ein Gesetz gerungen wird?

Das Verkehrsministerium lässt wissen, es könne keine Antwort geben: Auf den Akten liege eine Schutzfrist von dreißig Jahren. Außerdem lägen die Dokumente längst beim Bundesarchiv in Koblenz. Das Bundesarchiv teilt mit, Akteneinsicht könne erbeten werden – mit einem "Benutzungsantrag" beim Ministerium. Auf diesen Antrag antwortet das Ministerium allerdings nicht.

Das Schweigen kann Zufall sein. Es könnte aber auch damit zusammenhängen, dass das Verkehrsministerium im Herbst 2012 – wieder im toten Winkel der öffentlichen Wahrnehmung – eine Verordnung mit ähnlicher Tendenz erlassen hat: Brauchte man bis dahin für Motorboote mit mehr als 5 PS einen Führerschein, eine seemännische Ausbildung also, darf jetzt jedermann Schiffe mit bis zu 15 PS und 15 Meter Länge steuern, ohne Vorwissen, dafür aber mit Vorfahrt.

Angeregt hatte die Änderung keine Partei, sondern der Bundesverband Wassersportwirtschaft. Auf seiner Homepage beschreibt sich der Verband als "starke Gemeinschaft, die Einfluss auf Politik und Behörden nehmen kann". Der Zeitschrift *boote* erklärt der Geschäftsführer, sein Verband habe seit Jahren "eine Ausweitung des führerscheinfreien Bereichs" gefordert: "Diese Forderung hat die FDP gemeinsam mit ihren Koalitionspartnern aufgegriffen. Wir waren von Beginn an an den Beratungen beteiligt." Die Verordnung entspreche "unserem Vorschlag". Die Mitgliederliste des Verbandes führt 394 Firmen auf. Darunter Honda, Suzuki, Volvo, Yamaha, die ancora Marina in Neustadt und Sunseeker.

Das Unglück des Surfers Fahlbusch mag zunächst wie ein Einzelschicksal wirken. Bei näherem Hinsehen aber wird es zu einer Parabel auf die schleichende Inbesitznahme eines Allgemeinguts. In diesem Fall des Meeres.

Am 8. November 2011, nach 93 Tagen Krankenhaus-Ewigkeit, darf Fahlbusch nach Hause. Er wiegt nur noch 63 Kilogramm, 15 weniger als am Tag des Unfalls. Die Ärzte haben ihm Medikamente gegen Magengeschwüre, Thrombosen, Phantomschmerzen und Angststörungen mitgegeben. Seine Familie hat das Haus umgebaut: Vor der Tür liegt eine Rampe, die Dusche ist ebenerdig, die Toilette behindertengerecht. Im Bett liegt eine Anti-Dekubitus-Matratze.

Fahlbusch kann nicht schlafen. Sein Körper, ein Leben lang Bewegung gewohnt, wird abends nicht müde und gibt dem Kopf keine Ruhe. Und sein Kopf lässt den Körper nicht in Frieden. In stillem Groll poliert Fahlbusch Schrammen aus Türrahmen, die er mit seinem Rollstuhl reingefahren hat. Manchmal zischelt er: "Hätte der Kerl mich doch totgefahren." Er kann nicht Auto fahren, nicht arbeiten, kein Geld verdienen. Er kommt nicht mehr in seinen Keller. Er muss sich waschen lassen von seiner Frau und seiner Tochter. Er trägt nur noch lange Hosen. Seine Familie fotografiert ihn nur noch von der Hüfte aufwärts. Sein Leben besteht in jenen Monaten aus Reha-Terminen, Lymphdrainagen und Prothesenanpassungen.

Im Sommer 2012 lädt Sunseeker wieder zur Baltic Cruise. Wieder fährt der Konvoi an Pelzerhaken vorbei, dieses Mal nach Fehmarn. Ein Inselrundflug fällt wegen Regen aus. Stattdessen macht die Gruppe eine Fahrradtour. Im Hafen "wurde der Gashebel gegen das Fußpedal eingetauscht", schreibt Sunseeker in einer Pressemitteilung.

Reinhard Fahlbusch sitzt zu Hause und guckt Paralympics.

Wem also gehört das Meer?

Bei der Wasserschutzpolizei in Lübeck-Travemünde ringt Karl Heinz Zelck um eine Antwort. Zelck ist der Revierleiter, ein seebärtiger Beamter in blütenweißer Uniform. Er erzählt von einem Sommertag im Vorjahr. "Ausnehmend schönes Wetter, die Bucht stark frequentiert." Woche für Woche hatte es Beschwerden gegeben, Strandkorbvermieter riefen wegen nah am Ufer vorbeirasender Jachten an. Dabei gilt in einem 500 Meter breiten Uferstreifen ein Tempolimit von acht Stundenkilometern. "In unserem Regeldienst konnten wir den Meldungen nicht mehr nachgehen", sagt Zelck. Seine Kollegen müssen die Schwedenfähren kontrollieren, den Containerumschlag am Skandinavienkai, die Fänge der Fischer. Für die Bucht hat die Polizei nur ein einziges Boot. Es ist langsamer als die großen Jachten.

Zelck sagt nicht, trotz aller Regeln sei das Meer ein rechtsfreier Raum. Er sagt: "Für die Kollegen ist das schwierig in der Beweisführung."

Im vergangenen Sommer legte Zelck mitten in der Bucht das Polizeiboot vor Anker und stellte eine Radarfalle an Deck. Er verteilte Videotrups auf den Seebrücken und schickte sechs schnelle Schlauchboote aufs Wasser.

Es war nur einer von 365 Tagen im Jahr. Es waren nur viereinhalb von 24 Stunden am Tag. Zelcks Leute schrieben 18 Anzeigen und 42 Verwarnungen. "Der Schnellste fuhr über hundert", sagt Zelck. "Wie viel genau der draufhatte, weiß ich nicht. Unsere Radartechnik ist bei hundert zu Ende."

Eigentlich ist das eine Bankrotterklärung. Zelck sagt, nichts davon habe ihn überrascht. Nicht mal die Attitüde, mit der einige Raser den Polizisten das Bußgeld von ihren Jachten herab in die Schlauchboote reichten: "Zwanzig Euro nur? Wollen Sie vielleicht noch etwas trinken?" Ähnliches hatte der Leiter des Ordnungsamtes in Timmendorfer Strand erzählt. Wenn seine Mitarbeiterinnen Falschparkern fünf Euro in Rechnung stellen, lachen die und geben zehn.

Zum Fall Fahlbusch möchte der Revierleiter Zelck mit Hinweis auf das "laufende Verfahren" nichts sagen. So bleibt die Frage, ob seine Beamten bei ihren Ermittlungen ein wenig zu beeindruckt waren von Dröhmers Jacht und Macht, ohne Antwort.

Am 2. Oktober 2012 – Fahlbusch sucht seit Monaten nach einer passenden Prothese – hat der Sachverständige Semmerling das von Dröhmer beauftragte Gutachten fertig. Er kommt zu dem Schluss, Dröhmer habe Fahlbusch nicht überfahren. Vielmehr habe sich der Surfer der Jacht mit hoher Geschwindigkeit von hinten genähert. Semmerling vermutet, bei dem missglückten Versuch, Dröhmers *Predator* zu überholen oder sogar auf deren Heckwelle zu surfen, sei Fahlbusch gegen den Rumpf geprallt und in die Schiffsschraube geraten.

Wer hat recht? Der Gutachter oder Fahlbusch?

Eine Nachfrage der Wasserschutzpolizei beim Deutschen Wetterdienst hat ergeben: Zum Zeitpunkt des Unfalls wehte der Wind an der Unfallstelle mit 12 bis 18 Knoten, also doch "mäßig". Um Dröhmers Jacht mit ihren 38 Knoten einzuholen, hätte Fahlbusch mindestens doppelt so schnell sein müssen wie der Wind. Mit 40 Knoten wäre Fahlbusch im vergangenen Jahr deutscher Meister im Speedsurfen geworden.

Was also, wenn Dröhmer Fahlbusch einfach übersehen und deshalb überfahren hat? Gilt Vorfahrt auch für Fahrlässige?

Die Anwälte beider Seiten streiten sich mittlerweile über Kursangaben. Schoss das Schiff von hinten auf Fahlbusch zu? Dann hätte Dröhmer als Überholender ausweichen müssen. Kam Fahlbusch der Jacht eher entgegen? Dann wäre er, wegen der neuen Gesetzeslage, selbst schuld an seinem Unglück. Egal, wie ungleich die Geschwindigkeiten waren.

Irgendwo in dieser juristischen Kleinteiligkeit verbirgt sich die Antwort auf eine große Frage: Wie gerecht ist die Gerechtigkeit verteilt?

Karl Dröhmer ist für die *ZEIT* nur ein einziges Mal zu erreichen, auf seinem Handy. Die Bitte, seine Sicht der Dinge darzulegen, schlägt er mit den Worten ab: "Sie kennen meinen Stundenlohn nicht."

Reinhard Fahlbusch formuliert zu Hause in Eutin immer wieder Fragen, auf die er keine Antworten erhält: "Wie soll ich einer Jacht ausweichen, die wie eine Pistolenkugel angeschossen kommt?" Wer hat das Recht derart verdreht? Und was bedeutet es, wenn die Staatsanwaltschaft nach fast zwei Jahren noch immer nicht entschieden hat, ob der Fall ihr ein Verfahren wert ist?

Das Sonderdezernat Schifffahrtssachen und Sportschifffahrtssachen in Kiel teilt mit, es arbeite pro Jahr an etwa achtzig strafrechtlichen Verfahren. Der Surfer, der auf 54° 5' Nord und 10° 53' Ost verunglückte, ist nur einer von vielen Fällen. Wenn auch ein sehr schwerer. Die Staatsanwaltschaft bittet um Geduld.

Doch Fahlbuschs Vorrat an Kraft und Demut ist verbraucht. Er hat nicht nur sein linkes Bein verloren, sondern sein Zutrauen in die Welt, seit er an jenem blaustichigen Sommersonntag zur falschen Zeit am falschen Ort war. Seit er einer Machtmaschine in die Quere kam. Einem Statussymbol. Einem Geschäftsmodell.

Das ist aus dem Untersuchungsbericht 326/11 herauszulesen, den die Hamburger Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) Anfang Mai in Druck gibt. Noch mehr Papier, noch mehr Worte.

Worte aber, die ein Schicksal wenden?

Die BSU ist eine Bundesbehörde, die weltweit Seeunfälle mit deutscher Beteiligung analysiert. Nautiker, Schiffsbauer, Ingenieure, Juristen untersuchen ausgebrannte Kutter, kollidierte Fähren, gestrandete Frachter. Über Monate haben sie sich mit dem Crash vor Pelzerhaken befasst, mit den Positionsdaten, Windstärken und den Kratzern an Dröhmers Schiff, taubenblau wie Fahlbuschs Surfbrett. Sie haben keine eigenen Interessen in dem Fall. Ihr Bericht umfasst 40 Seiten und enthält Sätze wie Ohrfeigen: Die Analyse des Gutachters Semmerling sei "nicht nachvollziehbar". Die Autoren bezweifeln, dass Fahlbusch "überhaupt eine Chance gehabt hätte, der Motoryacht auszuweichen".

Bei ihren Nachforschungen auf Dröhmers Schiff hatten sich die Männer von der BSU gewundert. Mit dem Reichtum sind auch die Jachten gewachsen. Sie sind so groß, grimmig und unübersichtlich geworden, dass in einigen Schiffen Infrarotkameras Wärmebilder von Schwimmern und Surfern ins Cockpit liefern müssen. Warum hat Dröhmer Fahlbusch nicht gesehen? War die Sicht aus seiner Jacht womöglich zu beengt?

Die Ingenieure vermaßen das Schiff neu: Sichtfelder, Sichtwinkel, Sichtbehinderungen. In ihren Bericht schrieben sie, Dröhmers Jacht weise "erhebliche Defizite in Bezug auf die horizontale Rundumsicht auf" und sei "nicht in Übereinstimmung mit der Norm" gebaut. Die Form hat die Funktion besiegt, das Styling die Sicherheit.

Fahlbusch wurde von einem schwimmenden Kampfhund zerfleischt.

Er weiß noch nicht, ob das, juristisch gesehen, eine gute oder schlechte Wendung ist. Er hat nun nicht mehr nur einen Millionär zum Gegner, sondern die Firma Sunseeker International Ltd. mit ihren globalen Geschäftsinteressen. Die Werft hat die zwölftgrößte Kanzlei der Welt beauftragt, den Fall noch einmal zu untersuchen; Mayer Brown mit einer Armada von 1.400 Anwälten. Der BSU haben sie bereits geschrieben: Der Bericht sei falsch. Die Behörde werde für Verluste von Sunseeker verantwortlich gemacht.

Reinhard Fahlbusch, der nur kurz mal surfen wollte, steht jetzt im Zentrum einer modernen Seeschlacht.

COPYRIGHT: ZEIT ONLINE

ADRESSE: <http://www.zeit.de/2013/21/surfunfall-ostsee-motorjacht>