

**Rette sich, wer kann ...  
aber bitte selbst!**

**Sicherheit auf Safarischiffen ist Luxus, dafür ist Luxus sicher. So der Tenor des Berichts unseres Redakteurs Linus Geschke in „SPIEGEL ONLINE“ vom 16.10.2008. Wie die Wellen im Roten Meer die Safariboote sektorkengleich auf dem Wasser schaukeln, sorgte auch der Einstiegsartikel zum Thema „Sicherheit auf Tauchsafaris“ für erhebliche Unruhe in der Tauchszene. DiveInside, das Magazin von Taucher.Net, geht der Frage auf den Grund, ob die Aufregung berechtigt ist oder ob nur einige wenige einen Tropfen Öl ins Wasser der Safari-Anbieter gießen.**

**„Gott sei Dank! Fünf Russen weniger, wir haben eh' zu viel!“**

So die Aussage eines Leiters einer Tauchbasis in Hurghada im Dezember 2003 über fünf vermisste russische Taucher, die im Mai 2003 nahe der Insel „Giftun Soraya“ abgetrieben waren und bis heute als vermisst gelten. Ausgangsthema war eine Diskussion zwischen ihm und einem Hersteller für Sicherheitsausrüstung über die nicht zu unterschätzenden Strömungsverhältnisse vor Hurghada und drei deutsche Taucher, die im Oktober 2003 vor „Abu Ramada“ ebenfalls abgetrieben und nie wieder gefunden wurden. Das Thema ist gewiss nicht neu, doch gerade in jüngster Zeit verstärkt in der taucherischen Diskussion. Umso verwerflicher ist die Haltung der Mitverantwortlichen vor Ort oder im heimischen Reisebüro. Denn die Branche boomt. Tauchsafaris finden immer mehr Anklang. Wer dem Ballermann-Feeling entfliehen möchte, zieht sich eine Woche zurück in ein kleines Taucher-Universum auf dem Safarischiff. Längst ist der Markt

nicht nur ausschließlich in deutscher oder europäischer Hand. Gerade in Ägypten, dem Land mit der höchsten Tauchsafari-Frequenz, dominieren die einheimischen Geschäftsleute, wenn auch oft nur im Hintergrund.

Laut Informationen, die uns ein deutscher Hersteller von Sicherheits-Equipment zukommen ließ, fallen Äußerungen wie die zu den fünf toten Tauchern – und noch mehr: „They can go to hell, before I invest that money“, so ein ägyptischer Inhaber einer Tauchbasis und Sohn eines Hoteliers in Hurghada. „Warum soll ich denn in Sicherheit investieren, die Taucher wachsen doch auf den Bäumen nach!“ So äußerte sich ein Basisleiter zur Forderung nach einem Plus an Sicherheit. Ähnlich ein Urgestein der Safariszene während der Tauchermesse „boot“: „Lass' die Idioten doch treiben!“ Bleiben wir auf der „boot“, allerdings ein Jahr später, und hören wir den Leiter einer großen Tauchbasis in Sharm El Sheikh: „Gemessen an der großen Zahl



Taucher im Roten Meer, sind die paar Vermissten doch nur Promillewerte.“ Doch gerade er sollte es wissen: Zehn Tage vor seiner Äußerung verschwand ein Taucher nach einem Tauchgang an der „Thistlegorm“, einem der Standardziele der Tauchbasen von Sharm El Sheikh. Und noch ein Urgestein: Er hat Tauchbasen und Schiffe weltweit, gehört eigentlich zu den Großen, investiert aber lieber nicht in die Sicherheit seiner Gäste: „Ich kann mir das nicht leisten, ich hab' täglich 300 Taucher draußen.“



Aussagen dieser Art lassen nur einen Schluss zu: Die Branche ist offenkundig satt, der Kunde zum Zahlvieh degradiert und Sicherheit ein vernachlässigbares Übel. Und während die Schiffsbetreiber vor Ort in Sonne, Sand und Reichtum schwelgen, schweigt sich das Gros der Safarianbieter und Reiseveranstalter aus. Oder ergießt sich in Rechtfertigungen, Vorwürfen und Rundumschlägen, wie der Beitrag von Robby Schropp (iQ onTour) im Oktober 2008 auf den Webseiten von unterwasserwelt.de zeigt, als Reaktion auf besagten Artikel in SPIEGEL-ONLINE. Schnell und äußerst konkret wurden Vorwürfe ins Rund geworfen, schlechte Recherche attestiert,

SCHNELL IST EIN SAFARISCHIFF AUF EINES DER ZAHLREICHEN RIFFE IM ROTEN MEER AUFGELAUFEN. DOCH NICHT JEDE HAVARIE ENDET SO GLIMPLICH, NICHT IMMER SIND RETTENDE HÄNDE IN DER NÄHE. GERADE AN EXPONIERTE RIFFEN WEIT AUF HOHER SEE WIE DEN „BROTHER ISLANDS“ IST GUTE SEEMÄNNISCHE ERFAHRUNG BEI KAPITÄN UND CREW GEFRAGT



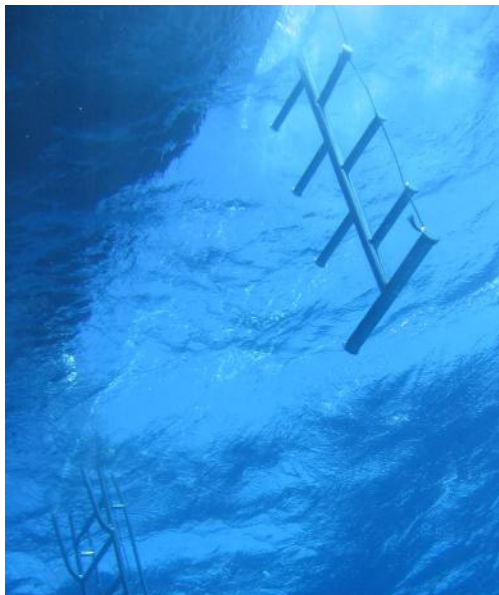
### Interview mit Kirsten Clahr, Extratour Tauchreisen

Im Telefonat vom 18.11.2008 geht Kirsten Clahr, 43 Jahre von Extratour Tauchreisen ein klares Statement ab, was die „Baani Adventurer“ angeht. Frau Clahr ist unter anderem zuständig für Tauchsafaris weltweit und seit elf Jahren in der Firma.

„Extratour gibt es jetzt seit 15 Jahren und in den letzten fünf Jahren, seit ich den Bereich Tauchsafaris betreue, gab es weltweit keinen Vorfall mit Schiffen, die wir im Programm haben. Außer der Sache auf den Malediven. Wir haben dieses Schiff aber sofort aus dem Programm

genommen und hatten zu dem Zeitpunkt auch keine Gäste auf dem Schiff.“

Extratour hat in Ägypten auch eigene Tauchbasen und was wir machen ist, dass wir die Basenmitarbeiter immer wieder mal zur Kontrolle auf eines unserer Schiffe schicken. Und ein- bis zweimal im Jahr führt auch ein Mitarbeiter aus Deutschland eine Kontrolle auf den Schiffen vor Ort durch. Mehr als eine Stichprobe ist das sicher nicht. Man hat einfach keine hundertprozentige Kontrolle, wenn man seinen Sitz hier in Deutschland hat und die Schiffe in Ägypten sind.“



TAUCHLEITERN, EINE UNTERSCHÄTZTE GEFAHRENQUELLE, GERADE BEI STARKEM SEEGANG. DIE LEITER MUSS GEGEN UNBEABSICHTIGTE AUF- UND ABBEWEGUNG GESICHERT SEIN. HIER IST MIT WENIG TECHNISCHEM AUFWAND VIEL SICHERHEIT ZU ERREICHEN

Lobbyismus und Inkompetenz unterstellt. Was die eigenen Standpunkte anbelangt, wird auf Allgemeinplätze ausgewichen, schön gefärbt und mit „selbstverständlich“ argumentiert. Kurze Zeit später dann der Beschwichtigungsversuch. Vermutlich unter dem Eindruck des Gegenwindes wird möglichst flott zurück gerudert, um dem Schuss nach hinten die Brisanz zu nehmen. Doch selbstverständlich ist in der Szene nichts, viele schwarze Schafe halten tolle Bilder auf Internetseiten bereit, um Tauchkunden auf ihr Schiff zu locken. Zugegeben: Auch dem besten Koch fliegt mal ein Schnitzel aus der Pfanne. Anders formuliert: Selbst der beste Safarianbieter ist nicht vor Unfällen gefeit. Doch gibt der Kunde „Taucher“ mit einem günstigen Reisepreis jeglichen Anspruch auf Sicherheit auf? Sind es nicht eigentlich zu erwartende Standards, um die jüngst – oder längst - diskutiert wird?

Tauchsicherheit - (K)ein Thema?

Die Datenbank von Taucher.Net verzeichnet derzeit über 320 Schiffe, tatsächlich cruisen noch einige mehr mit Tauchern über die Weltmeere von Traum-

spot zu Traumspot. In den Taucher.Net-Foren vergeht selten viel Zeit, in der das Thema „Sicherheit“ undiskutiert bleibt. Die Kritikpunkte sind „nicht ohne“ und dürften auch den selbstsichersten Tauchreiseveranstalter nicht kalt lassen. In einer groß angelegten Umfrage wurde das Meinungsbild der Taucher eingeholt, über 600 Antworten zeichnen dabei ein deutliches Bild. Gezielt wurde aber darauf geachtet, möglichst viele Seiten zur Sprache kommen zu lassen und so äußerte sich auch so mancher Profi der Szene nicht immer lobend zu den Zuständen auf Safarischiffen: Tauchflaschen, deren Inneres deutlich nach Öl riecht und die trotzdem für die bevorstehende Nitroxmischung zunächst mit 100 Prozent Sauerstoff gefüllt werden, Fahrer von Schlauchbooten, die in James-Bond-Manier über den Köpfen ihrer tauchenden Gäste dahin brausen, Safaris, bei denen der Kompressor für Tage ausfällt – die Liste der Mängel ist endlos.

Wer meint, dies betreffe nur kleine oder auch nur unseriöse Anbieter – die „Großen“ seien davon nicht betroffen – irrt gewaltig.

Die Antworten der Umfrage lassen keinen Fleck in der Tauchreisebranche im Dunkeln. Allerdings zeichnet sich eine Tendenz klar ab: Die Schiffe der namhaften Safarianbieter fallen überwiegend positiv auf.

Was auch deutlich wird ist, dass Sicherheit seinen Preis hat. Dies zeigt sich sowohl in den Äußerungen der Taucher, die beispielsweise für eine Safari mit renommierten Anbietern gerne mehr auszugeben bereit sind, als einem lokalen No-name-Anbieter mit einem Dumpingangebot zu den Brother Islands zu folgen. In dem Zusammenhang verdeutlicht sich aber auch eine gefährliche Denkweise des deutschen Tauchers, die mit der folgenden Antwort der aktuellen Umfrage deutlich wird: „... hängt immer davon ab, welche Tour man fährt. Mit einem Seelenverkäufer würde ich sicher nicht auf die Brothers. Bei einer Südtour isses egal“. Das Thema „subjektives Sicherheitsgefühl“ schwimmt im wahrsten Sinne des Wortes immer mit. Dies belegen auch die Aussagen der beiden führenden Tauchsicherheitsorganisationen in Deutschland, aqua med und DAN. Marco Röschmann von aqua

**Traurig!**  
Taucher.Net dachte, Sicherheit auf Tauchsafaris geht uns alle an. Um die Bekanntheit der Umfrage zu erhöhen, baten wir alle Tauchmedien, die Aktion zu publizieren. Leider ohne Erfolg ...

med fasst die Situation in Kurzform so zusammen: „Das subjektive Sicherheitsempfinden durch Küstennähe, dazu eine schlechte Ausrüstung an Bord und eine schlechte Ausbildung der Besatzung – fertig ist die denkbar schlechteste Voraussetzung für eine ‚sichere‘ Schiffstour.“

Mit zwei eindrucksvollen Beispielen belegt Röschmann seine Haltung. Im ersten Fall, etwa vor einem Jahr, stürzte eine Frau einen Niedergang, also die Treppe auf einem ägyptischen Tages- oder Ausflugsboot hinunter. Sie brach sich den Fuß und keiner der Besatzung war in der Lage zu helfen. Die Jungs wussten auch nicht, wo sie anrufen hätten können. Doch in so einem Fall genügen bereits wenige Dinge, wie das Bein hoch zu lagern, ruhig zu stellen und zu kühlen. An Bord gab es aber nicht mal Kompressen, nur Mullbinden. Wie soll man da eine Fraktur stabilisieren?

Das aqua med-Beispiel Nummer 2 kann nahezu jedem Taucher passieren: Ein Taucher steigt aus dem Wasser, benutzt wie alle andern Taucher auch, die Bootsleiter. Normalerweise sollten diese Leitern arretiert sein, um bei Wellengang nicht zu pendeln. Der Taucher hielt sich mit der Hand an der Leiter fest, diese schwang weg und der Taucher griff nach, um

nicht wieder ins Wasser zu fallen. Dabei quetschte er seine Hand zwischen Leiter und Bordwand ein, das eigene Gewicht auf der Leiter verstärkte den Druck. Das traurige Resultat: Zwei Finger waren weg, Teilinvalidität. Und was noch schockierender ist: Zwei fehlende Finger bringen nur wenige Prozentpunkte auf der Invaliditätsskala. Die Einschränkungen im Alltag dürften allerdings erheblich sein. Und eben die Küstennähe. Sie vermittelt vielen eine trügerische Sicherheit. „Ich kann ja im Ernstfall an Land schwimmen.“ Doch die Entfernungen sind dafür in der Regel zu groß, hinzu kommen Strömung, Riffe und schlechte Kondition.

Mängelbeseitigung - klare Antworten zur Umfrage

Erwartungsgemäß ist Sicherheit für über 95 Prozent der Taucher ein Thema. Sie prangern, was

die Mängelbeseitigung angeht, in erster Linie die Schiffseigner und Vercharterer an, dicht gefolgt von Tauchbasen und (Tauch-)Reiseveranstaltern in Deutschland und vor Ort. Interessant ist, dass die Befragten die Crew des Schiffes, aber auch die Tauchguides, nur im Mittelfeld der „Schuldigen“ suchen. Die Forderungen hinsichtlich Abhilfe erwarten die Wenigsten von Tauchverbänden und Organisationen wie HEPCA, aqua med oder DAN. Noch weiter hinten sehen sie dabei die Rolle der Medien. Sie sind in der Erwartungshaltung dicht vor den Betroffenen, den Kunden selbst. Das Schlusslicht bei der Mängelbeseitigung stellen verständlicherweise Tauchclubs und Tauchvereine dar.

Einer lügt – Kunde oder Veranstalter?!

Die Forderung der Taucher lautet: Eine seemannisch kompetente Mannschaft, dazu erfahrene Guides, auch was Kenntnisse in Erster Hilfe betrifft. Wichtig ist auch der gute Ruf des Veranstalters, des Schiffes. Wenn Sicherheit so wertvoll ist, so ist der Stellenwert

**„Der Tauchbasenzusammenschluss für höchste Kundenzufriedenheit unter dem Namen DIVING.de“**

2x Ägypten, Kroatien und Deutschland


Die neue Marke DIVING.DE stellt mit ihren Tauchbasen den Garant für höchste Kundenzufriedenheit und Professionalität in der Tauchbranche dar.

WWW.DIVINGCRES.DE • WWW.DIVINGAKASSIA.DE  
WWW.DIVINGCARNELIA.DE • WWW.DIVING.DE



**Interview mit Gunther Maassen,**  
Moderator im Tauchunfall-Forum von Taucher.Net

Gunther Maassen, 47 Jahre, Tauchlehrer (Barakuda TL\*\*\*)

Immer wieder stellt sich bei Tauchunfällen in Rahmen von Safaris die Frage nach der Ausbildung der Besatzung und der Ausrüstung der Schiffe. Ein plastisches Beispiel zeigt das Missverhältnis zwischen Luxus-Ausstattung und Sicherheitsausrüstung deutlich auf: Flatscreen-TV in jeder Kabine, aber kein Ortungssystem á la ENOS.

Was sich in der öffentlichen Diskussion auch deutlich abzeichnet, mag für sich betrachtet ein Pluspunkt vieler Tauchsafaris sein. Bei näherer Betrachtung entbehrt es aber nicht eines gewissen Zynismus: Es geht um die Kochkünste der Schiffsköche. Diese sind oftmals deutlich besser ausgeprägt als das Wissen innerhalb der Mannschaft um Problemmanagement, Erste Hilfe-Ausbildung und Such-Management.

Die typischen, durch mangelnde Ausbildung oder Selbstüberschätzung verursachten Unfälle könnten oftmals durch gute Ausbildung und gute Ausrüstung vermieden werden. Ich würde sogar so weit gehen und sagen, dass dadurch solchen Unfällen vorgebeugt wird.

Beispiele, die mir aus den Forumdiskussionen in Erinnerung sind, sind Fälle von CO<sup>2</sup>- oder CO-Vergiftung durch schlecht gewartete oder bediente Kompressoren. Drastisch war natürlich der Unfall in diesem Jahr auf den Malediven mit der „Bani Adventurer“. Dieser wurde auch im Forum stark diskutiert. Was nahezu ein Dauerbrenner ist, ist das Thema „Abgetriebene Taucher“. Dies ist in meinen Augen ein völlig unnötig provoziertes Risiko, da es bewährte Ortungssysteme wie ENOS und andere gibt. Weiter geht es mit dem Bereich „Verletzte Taucher“, die mangels Ausbildung des Schiffpersonals nicht adäquat versorgt werden. Es zeigt sich immer wieder, dass die Versorgung meist durch andere mitfahrende Taucher erfolgt, selten durch das Schiffpersonal.

Naja, was mir erst durch die Moderation im Unfallforum von Taucher.Net klar wurde: Rettungsringe auf Schiffen MÜSSEN an die Wand geschraubt werden, sonst fallen sie ja runter ... OK, das war nur ein Spaß!



der Tauchziele jedoch kurios: Er rangiert noch vor dem Vorhandensein von Sicherheitseinrichtungen wie Satellitentelefon & Co. Doch auch die Flexibilität während der Tour – zum Beispiel was Änderungen der Route angeht, ist den Kunden relativ bedeutsam. Die rote Laterne des ersten Drittels bildet die Meinung anderer: Mundpropaganda, Aussagen in Foren und Erfahrungsdatenbanken, Zeitungsartikel usw. sind wichtige Kriterien bei der Wahl eines Schiffes oder Anbieters.

Erst im Mittelfeld sammeln sich Luftanalysegeräte zur Überprüfung der Atemluft, Ortungssysteme für abgetriebene Taucher, eine ausreichend sortierte Bordapotheke und ein Gütesiegel, das offiziell anerkannt und nicht selbst auferlegt ist. Obwohl nur im Mittelfeld steckt darin ein klarer Auftrag für die gesamte Branche. Als Info am Rande: Nicht unbedeutend sind kulinarische Aspekte wie besonders gutes und/oder reichhaltiges Essen, als auch das Aussehen des Schiffes, wie es sich beispielsweise im Katalog oder Internet oder auf Flyern präsentiert. Nicht zu vergessen: All inclusive, was Essen und nichtalkoholische Getränke betrifft.

### Wer ist derzeit für die Sicherheit der Taucher verantwortlich?

Während Reiseveranstalter und Schiffsvercharterer stets den schwarzen Peter an die Geiz-ist-Geil-Taucher abgeben, sind die Aspekte wie Größe des Schiffes oder günstiger Preis, aber auch Ausstattungsvorteile gegenüber anderen Schiffen wie Whirlpool, LDC-TV in der Kabine für eine Buchung wenig bedeutend.

Wie sieht die Realität aus? Derzeit stellt Sicherheit für den Taucher praktisch einen Einschnitt in seine persönliche Freiheit dar. Aktive Sicherheit durch den Taucher statt passive Sicherheit an Bord. Statt die Hausaufgaben in puncto Sicherheit selbst zu erledigen, bürdet man sie ausschließlich dem Taucher auf. Wer Tauchtiefenbegrenzungen von 30 Metern einhält, kommt erst gar nicht in die Gefahr, Dekozeiten absitzen zu müssen. Wer Boje, Trillerpfeife und Signalspiegel mitführt – oder besser noch an Bord bleibt, braucht kein Ortungssystem. Wer Fäkaliengeruch in der Kabine mit „Inshallah“ begründet, braucht keine dichte Abwasseranlage an

Bord. Wie aber begründet man, dass Rettungsinseln festgenagelt sind?

### Stichwort „abgetriebene Taucher“

Die Umfrageantworten fordern Sicherheitsaspekte wie z.B. das Ortungssystem für Taucher „ENOS“ der Firma Seareq. Fakt ist, die „Seven Seas“ ist das bisher einzige Schiff im Roten Meer, das seine Tauchgäste mit ENOS ausstattet. Andere namhafte Schiffe bauen mehr auf Luxus. Zynisch formuliert: Der Trend geht klar zum vierten Whirlpool an Deck „Sicherheit wollen die Leute nicht!“ begründet dies ein deutscher Eigner mehrerer Safarischiffe in Ägypten. Und es sind gute Schiffe, zumindest Schiffe, die gut bewertet und meist ausgebucht sind.

Doch Taucher treiben nicht nur im Roten Meer ab. Wer dabei stets das „deutsche Hausriff Ägypten“ vor Augen hat, irrt: Im Januar 2008, Malediven, trieb ein Taucher acht Stunden im Meer, wurde aber entdeckt und gerettet. März 2008, Teneriffa, zwei tote Taucher. Zeitgleich in Schottland ein Taucher, ebenfalls tot. April 2008, Niederlande, ein Toter. In Taiwan waren es acht Taucher, die 40 Stunden auf See trieben und gerettet wurden. Mai 2008, vier Fälle, einer in Schottland, ein Taucher, tot. Australien, zwei Taucher trieben 20 Stunden im Meer, bis auch sie gerettet wurden. Ägypten, zwei Taucher, beide tot. Juni 2008, Irland, vier Taucher, sie trieben zwei Stunden dahin und überlebten. In Indonesien



SANITÄRANLAGEN WIE DIESE SIND EIN FALL FÜRS GESUNDHEITSAFAMT; SO WAS GIBT'S NUR LEIDER NICHT FÜR ÄGYPTISCHE SAFARIBOOTE



**Statement von Tom Kramer, 41 Jahre, Produktmanager und Gesellschafter von Action Sport Tauchreisen**

Ich bin bei Action Sport Tauchreisen unter anderem verantwortlich für Reisen ans Rote Meer und Tauchsafaris. In den 90ern sammelte ich jahrelang Erfahrungen als selbstständiger Skipper bei Tauchsafaris im Jemen, Sudan und in Ägypten sowie als Bauleiter einer Werft in Ägypten.

Action Sport Tauchreisen warnt vor direkten Schiffsanbietern: Stellen Sie sich vor, Sie stehen in einem fremden Land und warten auf die Crew

– aber sie kommt nicht ... Das Internet macht den direkten Kontakt zu Schiffseignern leicht: Denn ausländische Einzelunternehmer bewerben mit Dumpingpreisen ihre Schiffe immer öfter direkt.

Dadurch haben sich in den letzten Jahren ein harter Konkurrenzkampf und eine hohe Anzahl von Anbietern auf diesem Markt eingestellt. Natürlich stoßen diese Angebote beim Kunden auf Interesse. Was diese aber oft nicht wissen – dahinter stehen meist touristisch unerfahrene Kleinstfirmen, die die Belange und die zu übernehmende Verantwortung eines anspruchsvollen Kunden unterschätzen, bzw. oftmals gar nicht (er)kennen. So werden z.B. im Roten Meer gerne „5 Sterne Schiffe“ angeboten, die den Namen nicht verdienen. Denn es gibt in Ägypten KEINE Institution, die überhaupt Sterne an Schiffe vergibt.

Setzen Sie daher lieber auf die Zuverlässigkeit und Einschätzung eines erfahrenen Veranstalters. Er hat die Konsequenzen zu tragen, sollte eine Ausschreibung nicht zu treffen, oder eine Leistung nicht erfüllt werden. Im Gegensatz dazu gibt es keinerlei Kundengeldabsicherung, wenn man beispielsweise eine Anzahlung an eine Firma im Ausland per Überweisung tätigt.

Ich persönlich hatte es nicht nur einmal mit verzweifelten Kunden zu tun, die kurzfristig ein Ersatzschiff brauchten, weil ihr Direktanbieter einfach „verschwunden“ war... Das vermeintliche „Schnäppchen“ wurde dann zu einem teuren Verlustgeschäft und die dadurch entstandenen Schäden für Kunden, Tauchclubs oder Tauchshops, die Gruppen- oder Vollcharterreisen anbieten, sind in solchen Fällen fatal!

Action Sport hat in dieser Richtung jahrzehntelange Erfahrung. „Wir wissen auf wen und was wir uns verlassen können.“ Unsere Partner und Schiffseigner sind zuverlässige und bewährte Partner, die durchaus in der Lage sind gegebenenfalls ein Ersatzschiff zu stellen, sollte das gebuchte Schiff ausfallen oder gewartet werden. Unsere Partner gehen außerdem vor Ort individuell auf Ihre Wünsche und Probleme ein. Durch ständigen Kontakt zwischen Veranstalter und Schiffseignern, kann dann Abhilfe geschaffen werden. „Unsere“ Schiffseigner sehen sich gegenüber Action Sport nicht zuletzt wegen des entsprechenden Einkaufsvolumens in großer Verantwortung. Und das hilft uns natürlich, eventuelle Anregungen oder gar Reklamationen geltend zu machen.

Viele Kunden, die zuvor schlechte Erfahrungen mit Direktanbietern vor Ort gemacht haben, buchen wieder gerne bei Action Sport. Das macht uns besonders stolz. Denn zufriedene Kunden sind unsere größte Motivation.

waren es fünf Taucher, alle wurden nach 30 Stunden gefunden. September 2008, Australien, ein Taucher, tot. Und erst kürzlich im November 2008 auf Malta wurde ein weiterer Taucher nicht gefunden, gilt als tot. 29 Taucher, die in diesem Jahr als verschollen galten, neun von ihnen wurden nicht wieder gefunden!

Fazit: Während 70 Prozent der Taucher bereit wären, für ein Plus an Sicherheit einen nicht unerheblichen Mehrpreis von 100 Euro oder mehr zu zahlen, winken gerade die Schiffsbetreiber lässig ab: Die Kunden wollen gar keine Sicherheit, sie wünschen Luxus. Sich die Schuld von den Händen waschend geben sich einige Reiseveranstalter: Sie würden gerne, aber ihnen sind die Hände gebunden und vieles sei in den Ländern der Taucherdestinationen einfach nicht möglich.

Der Reiseanbieter wird zum Hersteller einer Reise

Wer eine Reise bei einem Reiseveranstalter oder in einem Tauchreisebüro bucht, kauft nicht einzelne Reisemodule. Anreise, Flug, Hotel, Tauchen ... alles bildet für ihn eine Einheit. Die Veranstalter stellen eine Reise zusammen, werden in den Augen des Tauchers sozusagen zum „Reisehersteller“. Die Fallstricke werden erst sichtbar, wenn eines der



ANKERMANÖVER SIND NICHT JEDEN ÄGYPTISCHEN KAPITÄNS SACHE. KOLLISIONEN AN STARK BESUCHTEN TAUCHSPOTS WIE HIER AN DER „THISTLEGORM“ GEHÖREN ZUR TAGESORDNUNG

Module nicht so richtig passt. Dann erkennt der Kunde, ob der „Reisehersteller“ seiner Wahl auch als solcher agiert, unter Umständen als solcher haftet oder ob Ausschlussgründe schneller parat sind, oder ob Ausschlussgründe schneller parat sind, als die Frage gestellt ist. Unterstellt man diese Betrachtungsweise, so müsste spätestens am Ende der Buchungsverhandlungen die Frage kommen: „Wie lautet ihr Rettungskonzept?“ Vielleicht sorgen Fragen wie diese für einen spürbaren Ruck in der Safariszene?!



**Interviews mit Hans „Shuttle“ Schach, 53 Jahre, PADI OWSI (TL\*), Moderator im Tauchunfall-Forum von Taucher.Net**

Viele Diskussionsbeiträge der Taucher.Net-User zeigen, dass von Safari-Teilnehmern auch Eigenverantwortung gefordert wird. Dies drückt sich in der Forderung nach akzeptabler Fitness, Mindesttauchgangsanzahl, Tieftauchgangs- und Strömungerfahrung aus. Im Bestreben der Safari-anbieter, ihre Boote auszulasten, werden hier auch bei anspruchsvollen Routen nach Meinung der User zu viele Zugeständnisse gemacht. Ein Lösungsansatz könnte hier sein, die Anforderungen an spezielle Routen zu überdenken, Routen für Beginner, Fortgeschrittene und Profis anzubieten.

Weiterhin wird des Öfteren bemängelt, dass Anbieter in ihrem Bestreben, höchstmöglichen Komfort zu bieten, diesem einen höheren Stellenwert einräumen als den sicherheitsrelevanten Vorrichtungen. Überprüfbar regelmäßige und aufwändige Wartung versus TFT-Bildschirmen in Kabinen; gut ausgebildete Guides und Tauchlehrer mit exzellenten Tauchplatzkenntnissen und didaktischen Fähigkeiten (Stichwort: gute Briefings) versus Spaßmacher und Animateure. Ortungssysteme à la ENOS vs. gekühlte Drinks etc.



BILDER VOM BAU DER „MV ARAGON“, EINEM SCHIFF DER DEUTSCHEN TAUCHBASIS „SEA BEES“ IN THAILAND. EIN PRAGMATISCHES BEISPIEL, WIE EINFACHE HANDWERKSARBEIT EIN BOOT MERKLICH STABILER MACHT!

Ist der Taucher dem Risiko schutzlos ausgeliefert?

Haben Reiseveranstalter tatsächlich keine Möglichkeit, Wünsche in puncto Sicherheit für ihre Kunden durchzusetzen? Ist Sicherheit ein unbezahlbares Etwas, das sich Schiffseigner und Operator nicht leisten können? Was sind die Vorstellungen der Taucher, sind diese absurd oder vielleicht doch einfach zu verwirklichen?

Bei allem Hin- und Her der Zuständigkeiten: Bis auf jedem Holzboot, das sich Safarischiiff nennt, ein allgemein verbindlicher und tauglicher Standard erreicht ist, können persönliche Fertigkeiten und Kenntnisse so manche Sicherheitslücke schließen. Sei es in Erster Hilfe, in seemännischer Praxis oder auch durch einfache Verhaltensregeln. Und ein Faktor ist nur durch den Taucher selbst zu beeinflussen: Körperliche Fitness und Gesundheit. Doch das Knowhow des Tauchers selbst darf nicht das Gros der Sicherheitsbeiträge darstellen, die gewerblichen Anbieter sind hier zwingend gefordert. Doch

spätestens jetzt sollte das Sicherheitskonzept des Anbieters greifen.

Die Taucher sprechen beispielsweise ein klares „Nein“, was eine schlechte Ausbildung der Besatzung und der Guides betrifft. Fortbildung kostet Geld. Doch die Geldmittel für einen Einsatz zur Rettung eines Verunfallten dürfte sicherlich ein komplettes Fortbildungsprogramm an der ägyptischen Küste finanzieren.

Aber auch technische Lösungen sind nicht zwangsläufig teuer. Beispiel Schiffsstabilität: Der Schiffsbau in Thailand verdeutlicht den Unterschied zum Hauptsafariland Ägypten. Während in Asien Hartholz zum Bau der Schiffe verwendet wird, importieren die Werften in Suez & Co. die billigeren, weichen Materialien. Sachverständige aus dem Schiffsbau raufen sich dabei die Haare. Doch bereits beim Bau der Safaridampfer greift die Geiz-ist-geil-Mentalität, eine nicht ausschließlich deutsche Untugend. Einfach und wirkungsvoll ist eine mögliche Lösung: Beim Bau von Schiffen, die höher aus dem Wasser



**Interviews mit Heiko Pries, 28 Jahre, CMAS\*\*\*, Moderator im Tauchunfall-Forum von Taucher.Net**

Es dreht sich meist alles um Sicherheitsaspekte. Ein Beispiel sind die reinen Urlaubstaucher. Sie haben meist wenige Tauchgänge hinter sich, sind kaum trainiert und unternehmen trotzdem anspruchsvolle Tauchgänge ... tief, starke Strömung, exponierte Tauchplätze und so weiter.

Natürlich lastet da ein Riesendruck auf dem Veranstalter. Bei heterogenen Gästegruppen, wie es beispielsweise bei Gruppenreisen von Tauchclubs der Fall ist, ist es schwierig eine Tauchreise zu organisieren, die allen Teilnehmern der Tour gerecht wird.

Oft lese ich aus der Forumdiskussion auch die Tendenz erfahrener Taucher, die ab und an die Zügel schleifen lassen. Was während des übrigen Jahres im heimischen Tauchbetrieb gilt, wird besonders im Urlaub nicht beachtet: Briefing, brauche ich nicht! Deko, was ist das? Ausrüstungs-Check, unnötig, passt doch alles. Dies ist meines Erachtens ein krasser Widerspruch im Sinne von Erfahrung vs. Kenntnisse, Training.

Was immer wieder angesprochen wird, ist die Ausbildung der Guides. Auch wird oft von deren Fehleinschätzungen gesprochen. Nur weil man in dem Land wohnt, ist man noch lange kein erfahrener Guide. Der eigene Erfahrungsschatz, wie zum Beispiel Kenntnisse über Strömungsverhältnisse an Tauchspots, das Einschätzen der Fähigkeiten der Tauchgäste und so weiter, wächst von Tauchgang zu Tauchgang, nicht durch Kneipenbesuche und Verweildauer im Land.

Ein markantes Beispiel möchte ich noch anbringen – ich habe dies selbst erlebt, allerdings war dies nur einmal und nur in einem Ressort: Es geht um den Morgen danach... Der Barkeeper verfasste am Abend eine Notiz, wer als letztes und in welchem Zustand – ich meine was Alkohol angeht - die Bar verlassen hatte. Für einen „übel zugerichteten“ Gast fiel der erste Tauchgang des nächsten Tages aus – und zwar vom Tauchcenter verordnet. Ich sage nur: Respekt!



SICHERLICH EIN EXTREMBEISPIEL, DOCH KEINESWEGS UNMÖGLICH. GERADE DIE SALZIGE ATMOSPHÄRE WIE HIER AM ROTEN MEER ERFORDERT MEHR PFLEGE UND WARTUNG DES SCHIFFES UND DER GESAMTEN AUSRÜSTUNG

ragen als gewöhnlich, montieren die thailändischen Konstrukteure eine Art Seitenstabilisator an die seitlichen Bordwände der Schiffe.

Die Erfahrungen von Organisationen wie DAN oder aqua med zeigen, dass echte Tauchunfälle in Ägypten meist vom Typ DCS 1 sind. Sauerstoffbehandlung als lokale Versorgung refundiert die Bläschen, wirkt kausal und symptomatisch. Nach wenigen Minuten ist der Patient beschwerdefrei. Aber die Bläschen sind noch immer im Blut. Daher ist die Sauerstoffgabe weiterhin nötig. Wird dies so praktiziert, ist eine Druckkammertherapie unnötig. Die Praxis zeigt aber, dass die O<sub>2</sub>-Behandlung in dem Moment eingestellt wird, da sich Beschwerdefreiheit einstellt.

Geradezu fatal ist es, wenn ein Safarischiff heute nicht einmal für zwei Vollbehandlungen mit Sauerstoff ausgestattet ist. Mit einer Investition von 1.000 Euro, mehr nicht, ist der aktuell gültige Standard erreicht. Kommen wir zum Standard-Medizin-Equipment: Die Haupttodesursachen sind nicht die klassischen Tauchunfälle, sondern Ertrinken und Herzprobleme. Ein AED-Defibrillator an Bord ist damit ein Muss, ebenso wie ein transportables Sauerstoffsystem.



## Interview mit Monika Richter, Manager Sales & Marketing der ORCA Reisen GmbH

**Taucher.Net:** *Monika, du kennst die Fragestellung aus unserem Rundschreiben. Dein Statement dazu ...*

**Monika Richter:** Alle im ORCA-Katalog ausgeschriebenen Schiffe haben wir nach strengen Qualitätskriterien ausgewählt. Die Sicherheit unserer Tauchgäste ist für uns von höchster Priorität. Unsere Partner müssen sicherstellen, dass alle Einrichtungen, die Ausrüstung und der Tauchbetrieb vollständig lokalen und internationalen Sicherheitsstandards entsprechen und dass der Betreiber beziehungsweise Eigentümer über einen ausreichenden Versicherungsschutz verfügt.

**Taucher.Net:** *Was sind beispielsweise solche Qualitätskriterien?*

**Monika Richter:** Zum Beispiel die Ausstattung des Schiffes, die technischen Einrichtungen, Sicherheitseinrichtungen, Qualifikation des Personals etc.

**Taucher.Net:** *Wie dokumentiert der Betreiber oder Eigentümer dies und wie prüft ihr das?*

**Monika Richter:** Dies wird alles vertraglich zwischen dem Eigentümer und ORCA vereinbart. Die Prüfung selbst erfolgt durch unsere Reiseleitung und die ORCA-Mitarbeiter vor Ort. Als Spezialist für Tauchreisen sind regelmäßige Sicherheits- und Qualitätskontrollen für uns selbstverständlich. Es werden sowohl das Feedback unserer Kunden als auch die Infos durch Kontrollen vor Ort durch ORCA Mitarbeiter bei der Auswahl und Kooperation mit unseren Partnern berücksichtigt.

**Taucher.Net:** *Seien wir ehrlich: Feedbacks einholen - ein Prozedere sehr vieler Institutionen und bei nahezu jeder Veranstaltung lästige Teilnehmerpflicht. Und ... oft ein bloßes Lippenbekenntnis. Worin und wie unterscheidet ihr euch darin? Woran kann man erkennen, dass ihr Kundenkritik - hauptsächlich wird der Tadel das Problem sein, nicht das Lob - umgesetzt habt?*

**Monika Richter:** Nicht auf unsere Kundenfeedbacks eingehen zu wollen,

Zusammengefasst bedeutet dies für den Betreiber eines Safarischiffes folgende Anschaffung: 600 Euro für ein brauchbares Sauerstoff-System, 1.500 Euro für einen automatischen Defibrillator und 500 Euro

für eine ausreichende Menge gefüllter Sauerstoffflaschen. Mit rund 2.500 Euro ist ein Schiff also medizintechnisch bestens ausgerüstet. Noch ein Wort zur „Medizinischen Sauerstoff-Mafia“: Während in

können wir uns als der Marktführer für Tauchreisen in Deutschland nicht erlauben. Wir legen großen Wert auf die Meinung unserer Kunden, egal ob es sich um Lob oder Tadel handelt. Denn die Feedbacks helfen uns, unseren hohen Qualitätsstandard zu sichern und unsere Zielgebiete nach den Kundenwünschen und Anregungen weiter zu entwickeln. Alle ORCA Reiseunterlagen beinhalten einen Feedbackbogen für die Reisenden, der nach Einsendung an ORCA sorgfältig ausgewertet wird. Nebenbei: Unter allen Rücksendern verlosen wir auch einmal jährlich einen Reisegutschein im Wert von 250 Euro. Bei den Feedbacks werden dabei unter anderem auch Änderungen in der Leistungsbeschreibung, Textänderungen im Web sowie in der Katalogausschreibung kurzfristig berücksichtigt. Das kann natürlich auch zu Änderungen in unserem Produktportfolio führen. Zum Beispiel kann eine Tauchbasis kurzfristig aus dem Programm genommen oder ein neues Produkt mit aufgenommen werden. Wir bekommen übrigens auch per Mail oder telefonisch Feedback von unseren Kunden neben den Feedbackbögen.

**Taucher.Net:** *Wie laufen Kontrollen ab, wie sehen die Kontrollen aus? Sind diese für den Betreiber oder Eigner des Schiffes als solche erkennbar oder vorhersehbar oder eher unangemeldet?*

**Monika Richter:** Kontrollen erfolgen bei uns immer unangemeldet durch die ORCA-Reiseleitung oder die ORCA-Mitarbeiter.

**Taucher.Net:** *Zu den Konsequenzen - gibt es Beispiele negativer Art? Wann war dies das letzte Mal der Fall, was war der Anlass und wie wurde die Sache gelöst?*

**Monika Richter:** Beispielsweise wurde vor einiger Zeit die „MY Eternity“ kurzfristig aus dem Programm genommen, da der Schiffseigner nicht in der Lage war, die entsprechenden Qualitätsstandards zu garantieren und einzuhalten.

Natürlich kann man nie vollständig ausschließen, dass in Einzelfällen unvorhersehbare technische Probleme oder Beanstandungen vor Ort auftreten. In diesem Falle können sich unsere Gäste an unser ORCA Serviceteam in Deutschland oder an unsere Reiseleitung vor Ort wenden. In Ägypten haben wir beispielsweise eine deutsche Reiseleitung, die den ORCA Gästen bei allen Fragen, Wünschen und Problemen mit Rat und Tat zur Seite steht. Sollten Beanstandungen vorkommen, bemühen wir uns selbstverständlich, unverzüglich Abhilfe zu schaffen, zum Beispiel durch gleich- oder höherwertige Ersatzleistungen wie die Umbuchung auf ein gleichwertiges Schiff oder in eines unserer Hotels.

unseren Breiten die Füllung einer Sauerstoffflasche um die 90 Euro kostet, schlägt diese im Ausland auch mit 300 Euro oder mehr zu Buche. Dass hier auf Safarischiffen Sparsamkeit im Verabreichen von

Sauerstoff vorherrscht, verwundert nicht.

### Zwei Zielrichtungen stehen ganz am Anfang des

**Themas Sicherheit:** Das Erkennen einer Notsituation oder auch das Beobachten der Taucher an Bord und im Wasser. Es findet häufig nicht so statt, wie es sein sollte. Dann erst kommt der zweite Ziel, die eigentlichen Maßnahmen. Diese lassen sich im

Prinzip in vier Säulen darstellen.

1. Das Equipment: Dazu gehört Sauerstoff in ausreichender Menge und ein Auto-Defibrillator, kurz AED. Beim Thema Sauerstoff gibt es heute gutes Material, das einfach zu bedienen und preisgünstig ist (Beispiel: DAN-System, Wenoll-System).
2. Ausbildung: Personal, das in guten, zertifizierten

### Rudi Bauer, 58 Jahren, Sport- und Kulturreisen HB GmbH

„Ich kann den Kunden raten, nur vernünftige Tauchsafari-Anbieter auszusuchen. Ich arbeite mit guten Flotten zusammen - Heaven Fleet, Golden Dolphin, Blue Planet, Independence, Ocean Waves oder Royal Evolution im Sudan. Ich suche für meine Kunden keine 2\*-Boote aus, aber das hat halt seinen Preis.

Den Stand der Dinge checke ich jährlich: Das bedeutet, dass ich mir eine Woche nur Safariboote anschau. Zudem stehe ich in ständigem Kontakt mit den Anbietern vor Ort. Als ich anfing, vor 14 Jahren, da war das noch etwas schwieriger, damals lief alles noch per Fax. Heute im Internet-Zeitalter, wo jeder ein Messenger-Programm und E-Mail-Zugang hat, ist das Kontakt halten kein Problem mehr. Ein weiterer Vorteil von deutschen Reiseanbietern ist der Reisesicherungsschein. Damit ist der deutsche Reiseveranstalter verantwortlich und der Kunde kann nach deutschem Recht vorgehen, falls mal etwas nicht so klappt, wie es sollte.

Ich biete seit 14 Jahren Tauchsafaris an. Ein Vorfall? Nein, da war noch nichts. Einen Anbieter habe ich bisher „entsorgt“, also aus dem Programm genommen.

### Stellungnahme des Touristboards der Malediven

**Taucher.Net** wollte auch gerne ein Statement der Malediven und wandte sich an das Touristboard um eine Aussage. Doch die offizielle Antwort – der englische Text wurde übersetzt - der Verantwortlichen ist wenig konkret und fügt sich in das sonst gültige Bild der Präsidentialrepublik, die unliebsame Oppositionelle auch gerne mal wegperrt: Hier das Schreiben der maledivischen an die deutsche Vertretung des Touristboards:

Hallo xxx,

Ich hatte mich mit dem Ministerium wegen des Statements, das Du erwähntest, in Verbindung gesetzt. Unglücklicherweise gibt es kein solches Statement. Allerdings hat das Ministerium nach dem Tauchunfall auf dem Safarischiff Baani anscheinend strenge Regeln aufgestellt, die besagen, dass alle Safaris bei einer Tauchschule registriert sein müssen, wenn dort getaucht wird. Diese Registrierung bei einer Tauchschule wird dafür sorgen, dass für das Tauchen alle Sicherheitsmaßnahmen ergriffen werden.

Ich hoffe, dies hilft Dir, wenn Du wieder ähnliche Anfragen erhältst.

Warm regards from MALDIVES...the sunny side of life  
xxx xxx Marketing Executive, MALDIVES TOURISM PROMOTION BOARD



### Eine kritische Meinung mit Blick fürs Detail: Wolfgang Eder, Tauchsport Eder - Neuhaus am Inn

Gerne arbeite ich an diesem Thema mit. Wir sind erst letzte Woche von einer Safari aus Ägypten zurückgekommen, so dass diese Erfahrungen noch frisch sind. Für mich ist immer klar: Eine Tauchsafari ist auch immer eine gewisse Art Tauchexpedition, gerade in diesen Breiten. Obwohl meine Gäste und ich sehr zufrieden nach Hause fahren, so ist die Liste der Sicherheitsmängel doch groß. Hier eine kleine Auflistung:

Unzureichende Sauerstoff-Notfallversorgung - auf dem Schiff gab es keine Möglichkeit, einen verunfallten Taucher im Liegen zu versorgen. Und auch die Sauerstoffmaske dichtete nicht richtig ab.

Tauchflaschen - die Atemluft hatte bei zwei Flaschen einen deutlichen Ölgeruch. Macht nix, dachte sich Crew! Sie füllten trotzdem erstmal 100 Prozent Sauerstoff für eine Nitroxmischung hinein.

Schlauchboot-Rodeo, so bezeichne ich den Umgang mit Schlauchbooten und Tauchern. Extrem gefährlich ist das Ein- und Aussteigen vom Schiff auf's Zodiac und umgekehrt, gerade bei Wellen. Die Schlauchboote rutschen unter das Achterdeck oder die Leitern gefährden bei diesem ständigen Auf und Ab die Taucher. Mit hohen Geschwindigkeiten wird unter Festmacherleinen durchgeführt. Dass hier noch keiner geköpft wurde, ist in meinen Augen ein Wunder. Gerade im Bereich, wo Taucher im oder unter Wasser sind, wird mit den Schlauchbooten fast prinzipiell zu schnell und unachtsam gefahren.

Dies waren mal so auf die Schnelle ein paar Sätze zu dem Thema. Also, wenn es zu einer Diskussionsrunde kommt, beispielsweise auf der „boot“ im Januar, dann bin ich gerne dabei.

Schöne Grüße - Wolfgang Eder, Tauchsport Eder in Neuhaus am Inn

Kursen ausgebildet wurde und in der Lage ist, die praktische und theoretische Seite der Ersten Hilfe abzudecken.

3. Kommunikation: Sind Kommunikationsmittel an Bord, die eine Verbindung mit Rettungsorganisationen herstellen lassen? Ziel ist, einfach und schnell Hilfe zu holen.

4. Das letzte Glied der Rettungskette an Bord ist das Handlungsfeld Abtransport. In vielen Gegenden weltweit existiert kein Abtransportsystem analog unserem deutschen SAR. Das Problem ist, dass hier nur bilaterale Verhandlungen auf höherer Ebene Abhilfe schaffen können. In Ägypten wird es in absehbarer Zeit sicher kein SAR mit Hubschraubern wie hierzulande geben.

Mit wenig Einsatz kann bereits viel erreicht werden - auf dem Weg zur sicheren Tauchsafari. Die Beispiele belegen es. Mit der aktuellen Umfrage liegt Taucher.Net konkretes Zahlen- und Faktenmaterial zu Taucherwünschen vor. In einem nächsten Schritt, spätestens zur „boot 2009“, soll auch der Rest der Reisebranche buchstäblich ins Boot geholt werden. Ziel sollte sein, die Thematik im Sinne aller Beteiligten zu thematisieren und letztlich zu regeln. Einig ist sich die Branche ohnehin nicht, was den Stand der Sicherheit bei Tauchsafaris betrifft. Nicht wenige Tauchlehrer oder Betreiber von Tauchschiulen sind auch Reise-Profis und ärgern sich über die teils desolaten Zustände - wie das Interview mit Wolfgang Eder deutlich belegt: **MB**