Geht die gute Seemannschaft verloren?

Die im August und Oktober 2025 vorgefallenen tödlichen Unfälle auf Schweizer Seen löste, auch auf politischer Ebene, breite Diskussionen über die Gefährlichkeit des Motorbootfahrens aus. Dabei wäre es wichtig, Objektivität zu wahren. «marina.ch» hat genauer hingeschaut.

01 Es tummelt sich vieles auf den Schweizer Seen: Neben Motor- und Segelbooten sieht man oft Pedalos, SUPs – und auch Tiere.

02 Die Kantonspolizei Zürich verzeichnet vor allem Unfälle, bei denen keine Personen betroffen sind (Symbolbild).

Tania Lienhard | zvg

26. August 2025: Auf dem Zürich-Obersee, kurz nach dem Durchstich, kollidieren nachts um 22.20 Uhr zwei Motorboote miteinander. Ein Mann und eine Frau sterben.

11. Oktober 2025: Im österreichischen Teil des Bodensees fährt ein österreichisches Motorboot mit hoher Geschwindigkeit in ein deutsches Segelboot. Eine Frau, die sich auf dem Segelboot befand, stirbt.

Ist das Zufall? Oder deuten die beiden tragischen Unfälle eine Entwicklung dafür an, was eventuell in Zukunft viel häufiger passieren wird? «marina.ch» hat für diesen Artikel mit dem Bundesamt für Statistik, der Beratungsstelle für Unfallverhütung, der Allianz Suisse – Versicherungsexpertin für den nautischen Bereich – sowie mit der Seepolizei Zürich und drei Bootsfahrlehrerinnen und Bootsfahrlehrern gesprochen.

Nachtfahrten als Risiko

Jedes Jahr verletzen sich im Schnitt 200 Personen bei einem Unfall mit einem Motorboot. Davon gelten jeweils etwa 160 Unfälle als Sportunfälle, die in der Schweiz passieren: 90 Personen verletzen sich im Boot selbst, indem sie stürzen oder gegen einen Gegenstand stossen. 10 Personen kollidieren beim Baden und Schwimmen mit einem Motorboot und ziehen sich Verletzungen zu. Und 60 weitere Personen verunfallen bei Sportarten wie Wakeboarden, Tauchen oder Fischen. Dies ist der Durchschnitt der letzten fünf Jahre, den die Beratungsstelle für Unfallverhütung «marina.ch» mitgeteilt hat. Und natürlich gibt es auch Unfälle mit Motorbooten, bei denen keine Personen zu Schaden kommen. Sebastian Kwant, Leiter der Abteilung Wasserfahrzeug-Versicherung der Allianz Suisse, stellt fest, dass gerade solche Ereignisse vermehrt auftreten: «Ich würde schon sagen, dass die gute Seemannschaft zurückgegangen – oder nicht auf allen Gewässern gleich ausgeprägt – ist. Die Vorfälle, die wir als Versicherung jeweils bearbeiten, gehören meiner Meinung nach oftmals in die Kategorie der Verletzung der generellen Sorgfaltspflicht eines Bootsführers oder einer Bootsführerin – und haben nicht per se mit den Fahrkünsten der Person oder gar mit den schweren Unfällen von 2025 zu tun.» Die Kantonspolizei Zürich nennt in ihrem Zuständigkeitsgebiet als häufige Schadensfälle solche, bei denen keine Personen betroffen sind, zum Beispiel losgerissene Boote bei Starkwinden, verweist aber auch auf «kleinere Kollisionen wegen mangelnder Aufmerksamkeit».

Sebastian Kwant weiss, dass Bootsführerinnen und Bootsführer vor allem dann Probleme haben, wenn sie bei Bedingungen fahren, die sie nicht gewohnt sind: «Viele verfügen bei schlechten Wetterverhältnissen oder bei Nacht nicht über die notwendige Erfahrung, weil sie vor allem bei Sonnenschein ausfahren. Ihnen fehlt dann schlicht und einfach die Praxis und es kommt häufiger zu Schäden.» Denise Stirnimann, Bootfahrlehrerin und Inhaberin der Bootsschule Sursee, pflichtet Sebastian Kwant bei: «Die Orientierung ist nachts deutlich schwieriger, das Risiko steigt entsprechend. Die Fahrschülerinnen und Fahrschüler lernen deswegen auch, dass Ersatzlichter – sollten die Navigationslichter mal ausfallen – Leben retten können.» Und auch Andreas Rieser, Inhaber der Luna Boatschool in Zürich und Segellehrer sowie Motorbootfahrlehrer, stimmt dieser Aussage zu, auch wenn er betont, dass die Ausbildung, die die Fahrschülerinnen und Fahrschüler in der Schweiz geniessen, allgemein extrem gut sei: «In der Fahrschule wird Nachtfahren nicht aktiv geübt. Deswegen sind sich die meisten das auch nicht gewohnt. Zudem sehe ich nachts die Gefahr auch in der sehr schlechten Lichterführung. Die betreffenden Vorschriften sind meiner Meinung

marina.ch
Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Bern

Tel. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch

nach veraltet und sollten überarbeitet werden.» Er sagt, die Gründe für Unfälle auf den Seen würden denjenigen für Unfälle auf der Strasse ähneln: «Blendende Sonne, Alkohol, Telefonate während des Fahrens und nicht Beherrschen des Fahrzeugs. Die meisten Unfälle ereignen sich bei einer Geschwindigkeit zwischen 20 bis 40 km/h.» Andreas Rieser mutmasst, dass der Anteil stark motorisierter Boote zugenommen hat und es deswegen Bootsführerinnen und Bootsführer gibt, die ihr Fahrzeug nicht beherrschen. Allerdings sieht er insgesamt keine Zunahme an schweren Unfällen und deswegen auch keinen Handlungsbedarf. «Das eben Erwähnte steht nicht in Zusammenhang mit den schweren Unfällen, die es dieses Jahr gab. Die beiden Todesfälle sind sehr tragisch, aber irgendwie war ja auch klar, dass wieder einmal etwas passieren würde. Wir hatten vorher zum Glück lange keine ganz schweren Unfälle.» Und weiter: «Natürlich gibt es Dinge wie die Beleuchtung, die man optimieren kann. Aber man sollte aus den Unfällen nicht die falschen Schlüsse ziehen. Denn der grösste Teil der Wassersportlerinnen und Wassersportler bewegt sich respektvoll und achtsam auf dem Wasser.» Dem schliesst sich auch Denise Stirnimann an: «Bei unserer Fahrschule wird die Seemannschaft grossgeschrieben. Viele kommen nach bestandener Prüfung zu einem Refresh-Kurs, bevor sie ein Boot mieten, einfach um sicherzugehen, dass sie auf dem Wasser kompetent sind. Das zeigt mir, dass ein grosses Verantwortungsgefühl vorhanden ist.»

Keine signifikante Zunahme an Motorbooten

Laut der Vereinigung der Schifffahrtsämter hat die Gesamtzahl der in der Schweiz eingelösten Vergnügungsschiffe und Sportboote in den letzten Jahrzehnten leicht abgenommen: von 101 038 im Jahr 2000 auf 95 196 im Jahr 2024. Grund dafür sind die sinkenden Bestände der Segelboote, Ruderboote und Pedalos. Die Zahl der Motorboote dagegen ist zwischen 2000 und 2024 von 58 879 auf 63 979 angestiegen. Noch etwas mehr Motorboote als 2024 waren 2022 eingelöst gewesen, nämlich 64 845. Der Peak lässt sich auch mit der Pandemie erklären, als die nautische Branche boomte und viele Menschen, die vorher noch nie mit Wassersport in Berührung gekommen waren, die Fahrprüfung absolvierten. Darin sehen auch Sebastian Kwant und Andreas Rieser ein Gefahrenpotenzial: «Die klassische Bootskarriere, bei der jemand in jungen Jahren mit dem Wassersport beginnt und nach und nach immer grössere Boote fährt und so auch Erfahrungen sammelt, fehlt heutzutage oft bei neuen Bootsführerinnen und Bootsführern», weiss Sebastan Kwant. Andreas Rieser dehnt dieses Phänomen auf andere Wassersportarten aus: «Es bewegen sich immer mehr Menschen auf dem und im Wasser. Wer zum Beispiel mit Stand-up-Paddeln oder Kajak fahren angefangen und keine Ahnung von Segel- oder Motorbooten hat, dem fehlt oft auch das Verständnis dafür, wie sich ein entsprechendes Boot auf dem See verhält. Das kann zu ärgerlichen Begegnungen führen, die aber weit weg sind von schlimmen Unfällen.»

Insgesamt lässt sich also nicht mit Zahlen belegen, dass es gefährlicher geworden wäre auf den Schweizer Seen. Unfälle passieren leider immer mal wieder. Jürg Schneider, Inhaber der Bootfahrschule Seeland am Bielersee formuliert es treffend: «Wo sich Menschen bewegen, wird es nie zu 100 Prozent sicher sein.»

marina.ch
Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Bern

Tel. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch