



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

**Dienstgebäude**  
Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg  
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0  
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40  
[posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)  
<http://www.bsu-bund.de>

**Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom**

**Mein Zeichen**  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 20/09

**+ 49 (0) 40 31 90 – 83 21**

**Datum**

**E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 1. März 2010**

## **PRESSEMITTEILUNG 05/10**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 20/09 am 1. März 2010 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision zwischen HANSE VISION und BIRKA EXPRESS auf dem Nord-Ostsee-Kanal, am 12. Januar 2009 um 14:24 Uhr. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter <http://www.bsu-bund.de> einzusehen und herunterzuladen.

**Kurzfassung:**

### **Kollision HANSE VISION und BIRKA EXPRESS auf dem Nord-Ostsee-Kanal**

Am 12. Januar 2009 um 14:24 Uhr kollidierten HANSE VISION und BIRKA EXPRESS auf dem NOK. Beide Schiffe wurden am Bug beschädigt, zudem etliche Container an Deck der HANSE VISION. Nach Schadensaufnahme durften die Schiffe nach Kiel bzw. Brunsbüttel weiterfahren. Das Aufstoppen der BIRKA EXPRESS in der Weiche Kudensee führte zu

hydrodynamischen Effekten, die das Schiff auf die falsche Seite des Kanals wegdrehen ließen. Für die Schiffsführung der HANSE VISION zeigte sich zu spät, dass die Gefahr einer Kollision bestand, ihre Manöver konnten die Kollision nicht mehr verhindern. Der Unfallhergang zeigt die Notwendigkeit, für die Passage in einer Weiche immer ein ausreichend großes Zeitfenster

einzuplanen. Da dies aber keine neue Erkenntnis zur Verbesserung der Sicherheit auf See darstellt, schließt die BSU die Untersuchung mit einem summarischen Bericht ab. Der Abschlussbericht wurde durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 1. März 2010 veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

Langfassung:

**Kollision zwischen HANSE VISION und BIRKA EXPRESS auf dem Nord-Ostsee-Kanal westlich der Weiche Kudensee am 12. Januar 2009 um 14:24 Uhr**

Die HANSE VISION befand sich auf der Reise von Hamburg nach Kopenhagen. Am 12. Januar 2009 erreichte das Schiff die Schleuse von Brunsbüttel und begann um 13:50 Uhr unter Lotsberatung die Kanalpassage ostwärts als Fahrzeug der Verkehrsgruppe 4. Der Sammelanruf um 13:45 Uhr informierte die Schiffsführung noch während des Schleusens über die entgegenkommenden Fahrzeuge. Es war ihr bewusst, dass es in der Weiche Kudensee zu einer Passage mit der westwärts fahrenden BIRKA EXPRESS kommen würde. Kurz vor der Begegnung in der Weiche Kudensee habe der Lotse beobachtet, dass die BIRKA EXPRESS nach Backbord zu drehen begann und schließlich mit dem Vorschiff die Kanalachse durchlief. Daraufhin habe er „VOLL ZURÜCK“ geordert. Ein Ausweichmanöver war nicht möglich, ohne die dicht vor ihnen an Steuerbord fahrende ORKA zu gefährden. Trotzdem habe der Kanalsteurer versucht, so weit wie möglich nach Steuerbord zu kommen. Die Kollision war aber nicht mehr zu vermeiden.

Die BIRKA EXPRESS befand sich auf der Reise von Helsinki nach Hull. Sie passierte den NOK am 12. Januar 2009 westwärts unter Lotsberatung als Fahrzeug der Verkehrsgruppe 5. Aufgrund des Sammelanrufs um 13:45 Uhr wusste die Schiffsführung, dass ihnen ein Containerschiff der Verkehrsgruppe 4 entgegen kommen würde, welches in der Weiche Kudensee passiert werden sollte. Um rechtzeitig vor dem Erreichen des Stoppsignals die Fahrt aus dem Schiff zu nehmen, ohne dadurch die Steuerfähigkeit zu beeinträchtigen, sei die Steigung des Propellers auf „NULL“ gelegt worden und dann auf 50% zurück. Der hydrodynamische Einfluss dieses starken Rückwärtsmanövers sowie der zunehmende Winddruck versetzten das Schiff nach Backbord. Das Vorschiff mit den Aufbauten des nur teilweise beladenen Schiffes drehte schließlich weiter nach Backbord, während sich das Heck den Dalben der Nordseite näherte. Trotz aller folgender Manöver konnte die Kollision nicht verhindert werden.

Der Aufprall sei sehr stark gewesen. Die Schiffe kamen aber gleich wieder voneinander frei und waren weiterhin voll manövrierfähig. Beide Schiffe wurden am Bug beschädigt. An Bord der HANSE VISION wurden außerdem etliche Container der Decksladung zerstört. Personen- und Umweltschäden entstanden hingegen nicht. Nach Unterrichtung der Verkehrszentrale und mit deren Genehmigung, fuhr die HANSE VISION nach Kiel weiter, während die BIRKA EXPRESS ihre Kanalpassage in Brunsbüttel beendete und dort an den Dalben im Binnenhafen anlegte.

Der Unfallhergang zeigt die Notwendigkeit, für die Passage in einer Weiche immer ein ausreichend großes Zeitfenster einzuplanen. Da dies aber keine neue Erkenntnis zur Verbesserung der Sicherheit auf See darstellt, schließt die BSU die Untersuchung mit einem summarischen Bericht ab.

Jörg Kaufmann  
Leiter