



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
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az.: 215/10

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 1. Juni 2011

PRESSEMITTEILUNG 07/11

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 215/10 am 1. Juni 2011 veröffentlicht wurde. Der Berichtes befasst sich mit einem Unfall an Bord des Windenergieanlagen-Errichterschiffes WINDLIFT 1 am 23. Mai 2010 im Windpark "BARD Offshore 1" ca. 50 sm nordwestlich von Borkum.

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:

Weniger schwerer Seeunfall - Unfall auf Windenergieanlagen-Errichterschiff

Am 23. Mai 2010 kam es nordwestlich von Borkum an Bord des unter deutscher Flagge fahrenden Errichterschiffes für Windenergieanlagen WINDLIFT 1 zu einem Unfall. Mit dem Bordkran sollte ein ca. 425 Tonnen schweres Bauteil zu Wasser gelassen werden. Die Last rutschte aus dem Greifer und fiel mit großer Wucht auf das Deck. Drei Personen wurden leicht verletzt. Es entstand erheblicher Sachschaden an den Decksaufbauten. Die Fallrichtung des Bauteils und die Anwesenheit nur weniger Personen an Deck verhinderten schwerwiegendere Unfallfolgen. Der Untersuchungsbericht wurde am 1. Juni 2011 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

Langfassung:

Weniger schwerer Seeunfall - Unfall auf dem Windenergieanlagen-Errichterschiff WINDLIFT 1

Am 23. Mai 2010 kam es an Bord des unter deutscher Flagge fahrenden Errichterschiffes für Offshore-Windenergieanlagen WIND LIFT 1 im Offshore-Windpark "BARD 1" ca. 50 sm nordwestlich von Borkum zu einem Unfall mit dem bordeigenen Kran.

Das Schiff hatte sich durch das Ausfahren von vier Stelzen selbständig aus dem Wasser gehoben und war dadurch zu einer mit dem Meeresboden verbundenen Arbeitsplattform geworden (so genannte self elevating unit). Mit Hilfe des Großkrans sollte ein ca. 85 Meter langes, 425 Tonnen schweres Eisenrohr (so gen. Pile) mit einem Durchmesser von ca. 3,5 Metern, in senkrechter Position zu Wasser gelassen werden. Es dient dort, etwa zur Hälfte in den Boden gerammt, zusammen mit zwei weiteren Rohren gleicher Dimension als Fundament einer Windenergieanlage. Mittels eines hydraulischen Greifers wurde hierzu das in Schiffsängsrichtung an Deck liegende Rohr an dessen oberem Ende vom Großkran erfasst und einseitig angehoben. Bei einem Aufrichtwinkel von ca. 35 Grad rutschte das Rohr plötzlich in ca. 40 Metern Höhe aus dem Greifer heraus und fiel mit großer Wucht auf das Deck des Schiffes zurück. Drei Personen an Deck wurden beim Versuch sich in Sicherheit zu bringen und/oder durch erschütterungsbedingte Stürze leicht verletzt. Es entstand erheblicher Sachschaden an den Decksaufbauten. Die Fallrichtung des Piles und die Tatsache, dass sich um die Mittagszeit nur wenige Personen an Deck aufhielten, verhinderten schwerwiegendere Unfallfolgen.

Mit der Untersuchung des Vorkommnisses an Bord der WIND LIFT 1 hat die BSU absolutes Neuland betreten. Soweit ersichtlich gibt es bisher keine klaren und eindeutigen rechtlichen Vorgaben auf nationaler oder internationaler Ebene, die den Bau und den Betrieb so genannter "Windenergieanlagen-Errichterschiffe" erschöpfend und in sich konsistent regeln würden.

Die Einordnung des Geschehens als Seeunfall und die aus der Untersuchung abgeleiteten, die Sicherheit der Seefahrt betreffenden Konsequenzen sind daher das Resultat einer Zusammenschau verschiedenster Vorschriften, die allerdings jeweils für sich allein betrachtet zum Teil nur sehr bedingt auf die besonderen Verhältnisse an Bord von *Errichterschiffen* übertragen werden können.

Wesentlicher Kern der Sicherheitsempfehlungen der BSU ist daher die Aufforderung an die Verwaltung und die Klassifikationsgesellschaften, auf eine Anpassung der relevanten Regelwerke hinzuwirken.

Die Betreiber solcher Fahrzeuge sollten unabhängig und bereits vor einer etwaigen Anpassung von Regelwerken und Genehmigungen/Auflagen dringend beachten, dass der Errichterbetrieb mit Gefahren für die Besatzung, das Spezialpersonal, das Schiff und die Meeresumwelt verbunden sein kann. Für den Schiffsbetrieb entwickelte Regeln und zu beachtende Sicherheitsgrundsätze müssen daher soweit wie möglich auf die Abläufe im Errichterbetrieb ausgedehnt werden.

Jörg Kaufmann
Direktor der Bundesstelle