



# 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.: 102/11

**+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11**

**Datum**

**E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 15. August 2012**

### **PRESSEMITTEILUNG 15/12**

**Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 102/11 am 15. August 2012 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des TMS ZAPADNYY mit dem Schwimmdock der Fr. Lürssen Werft am 5. April 2011.**

**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:

#### **Schwerer Seeunfall – Kollision TMS ZAPADNYY mit Schwimmdock**

Am 5. April 2011 kollidierte das TMS ZAPADNYY mit dem am Weserufer vertäuten Schwimmdock der Fr. Lürssen Werft. Vorausgegangen war ein Überholmanöver des TMS RHONESTERN. In dessen Folge hatte die ZAPADNYY

auf Grund hydrodynamischer Effekte ihre Steuerfähigkeit eingebüßt und war Richtung Ufer ausgebrochen. Personen und die Umwelt kamen bei dem Unfall nicht zu Schaden.

Der Untersuchungsbericht wurde am 15. August 2012 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

Langfassung:

**Schwerer Seeunfall – Kollision TMS ZAPADNYY mit einem am Weserufer vertäuten Schwimmdock der Fr. Lürssen Werft nach Überholvorgang TMS RHONESTERN ./ TMS ZAPADNYY**

Am 5. April 2011 kollidierte das unter Lotsenberatung fahrende, in Belize registrierte TMS ZAPADNYY in Höhe Bremen-Vegesack mit der Stirnseite eines am nördlichen Weserufer fest vertäuten Schwimmdocks der Fr. Lürssen Werft. Dem Zusammenstoß vorausgegangen war ein Überholmanöver des unter Isle of Man Flagge fahrenden und ebenfalls mit einem Lotsen besetzten TMS RHONESTERN, in dessen Folge die ZAPADNYY bedingt durch hydrodynamische Effekte ihre Steuerfähigkeit eingebüßt hatte.

Auf Grund der mit der Kollision verbundenen Kraftereinwirkungen auf das Dock rissen dessen diverse Landverbindungen großflächig ab. Die von der Kollision betroffene Stirnseite des leeren Schwimmdocks löste sich daraufhin mit der Flussströmung von der Kaimauer. Die schwimmfähig gebliebene ZAPADNYY, deren Bug sich in der Stirnseite des Docks verkeilt hatte, und das Dock selbst legten sich in der Folgezeit quer zur Flussrichtung und blockierten dadurch ca. zwei Stunden den Verkehr auf der Weser. Die auf dem Schwimmdock tätigen Werftarbeiter hatten sich vor dem Unfall rechtzeitig in Sicherheit bringen können. Da sich auch auf dem von der Kollision primär betroffenen Vorschiff der ZAPADNYY zum Unfallzeitpunkt keine Besatzungsmitglieder befanden, kam es zu keinen Personenschäden. Das TMS RHONESTERN war von den Auswirkungen des Überholmanövers selbst nicht betroffen und setzte seine Reise ohne Unterbrechung in Richtung des nächsten Bestimmungshafens fort. Umweltschäden traten nicht ein.

Der untersuchte Seeunfall zeigt einmal mehr die gefährlichen Auswirkungen, die ein Überholmanöver bei unzureichender Beachtung des Risikos hydrodynamischer Wechselwirkungen zwischen den Fahrzeugen haben kann. Deutlich wird auch, dass diesbezügliche Unfallfolgen unter Umständen nicht „nur“ die unmittelbar agierenden Fahrzeuge treffen, sondern auch an sich nicht beteiligte Dritte in Mitleidenschaft ziehen können.

Bestätigt hat sich im Übrigen erneut die herausgehobene Bedeutung der Kommunikation und des Informationsaustausches zwischen Überholer und Überholtem. Vor der Durchführung eines Überholmanövers müssen beide Seiten, ggf. im Zusammenspiel mit der örtlich zuständigen Verkehrszentrale, und insbesondere im begrenzten Fahrwasser, sich unmissverständlich darüber Klarheit verschafft haben, ob die Verkehrslage, die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche und die Manövriereigenschaften der beteiligten Fahrzeuge ein gefahrloses Passieren tatsächlich zulassen.

Volker Schellhammer  
Direktor der Bundesstelle