



# 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.: 276/14

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 21

Datum

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 4. September 2015

## PRESSEMITTEILUNG 14/15

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 276/14 am 4. September 2015 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision der FRANCISCA und der RMS BREMEN beim Passieren in der Kieler Förde am 5. September 2014.

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:

### Seeunfall – Kollision FRANCISCA – RMS BREMEN

Am 5. September 2014 um 02:11 Uhr kollidierte die unter zypriotischer Flagge ausgehende RMS BREMEN mit der unter Antigua & Barbuda Flagge einkommenden FRANCISCA auf der Höhe des Leuchtfuers Friedrichsort in der Kieler Förde. Der genaue Kollisi-

onsort bleibt unklar. Beide Fahrzeuge fuhren nach den AIS-Aufzeichnungen der Verkehrszentrale deutlich aneinander vorbei. Auf beiden Fahrzeugen befand sich eine elektronische Seekarte an Bord. Auch nach diesen Aufzeichnungen fuhren die

Fahrzeuge aneinander vorbei.

Der Untersuchungsbericht wurde am 19. Januar 2015 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) zu finden.

Langfassung:

### **Seeunfall – Kollision in der Kieler Förde bei Friedrichsort zwischen der FRANCISCA und der RMS BREMEN am 5. Sept. 2014**

Um 01:55 Uhr verließ die RMS BREMEN bei E-lichen Winden Bft 4, leicht bewegter See und guter Sicht die Schleuse des Nord-Ostsee-Kanals. Auf der Brücke haben sich der Kapitän als wachhabender Offizier und der 1. Offizier als Rudergänger befunden. Um 01:58 Uhr sei der Kurs auf die Richtfeuerlinie geändert worden. Bei der Annäherung an die Friedrichsorter Enge sei die rote Leuchttonne dicht an Stb.-Seite angesteuert worden. Die FRANCISCA kam von Norden. Als sie an Bb.-Seite etwa 0,5 sm entfernt mit Topp- und grünem Seitenlicht in Sicht kam, sei sie über Funk gerufen und ein Pfeifsignal gegeben worden. Von der FRANCISCA sei keine Reaktion gekommen. Auf der Höhe des Leuchtturms Friedrichsort kam es dann zur Kollision mit der FRANCISCA. Vor Friedrichsort sei es eng gewesen und eine Kursänderung der RMS BREMEN nach Stb. sei wegen des vermeintlich höheren Schadens im Bereich des Maschinenraums nicht in Frage gekommen.

Die FRANCISCA steuerte Friedrichsort Leuchtturm von Norden an und änderte ihren Kurs nach Stb. in Richtung des Nord-Ostsee-Kanals. Auf der Brücke habe sich während der Kollision nur der 1. Offizier befunden. Zwei Matrosen haben sich an Deck befunden und bereiteten das Einlaufen in die Kieler Schleuse vor. Auf der Back habe ein Matrose ein Fahrzeug mit zwei Topplichtern und einem roten Seitenlicht auf ihn zukommen sehen. Er habe seinen Kollegen gewarnt, der an Stb.-Seite an der Winde stand. Der Abstand zum Fahrzeug habe schnell abgenommen. Um 02:11 Uhr kollidierten beide Fahrzeuge im spitzen Winkel und schrammten aneinander vorbei. Ein Matrose sei nach achtern gerannt. Beim Aufprall habe der andere Matrose hinter dem Vormast gestanden. Nach der Kollision habe sich der Kollisionsgegner ohne Licht- und Pfeifsignale zu geben entfernt.

Bei der Kollision wurde niemand verletzt und es traten keine Schadstoffe aus. Beide Fahrzeuge erlitten Blechschäden am Bug und Deck und mussten unter Auflagen eine Werft zur Reparatur anlaufen. Auf der FRANCISCA wurde zunächst eine Festhalteverfügung erlassen. Der genaue Kollisionsort konnte von der BSU nicht mehr ermittelt werden. Beide Fahrzeuge fuhren mit einer elektronischen Seekarte desselben Typs. Nach den Aufzeichnungen an Land und auf den an Bord befindlichen elektronischen Seekarten fuhren beide Fahrzeuge großräumig aneinander vorbei. Lediglich der Kollisionszeitpunkt stimmte überein. Die BSU musste sich bei der Auswertung alleine auf die aufgezeichneten satellitengestützten Navigationssysteme (GPS) verlassen. Ohne die Verifizierung der empfangenen Schiffpositionen durch ein zweites System, wie z.B. Radaraufzeichnungen, konnte der Kollisionsort im Nachhinein nicht mehr genau bestimmt werden. Es gab keine Hinweise auf Empfangsstörungen oder mutwillig herbeigeführte Manipulationen der GPS-Signale.

Die BSU hat Sicherheitsempfehlungen über die Speicherung von Radaraufzeichnungen an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Überprüfung der Schiffpositionen an die wachhabenden Offiziere der beteiligten Fahrzeuge und Verbesserung der Ausrüstung zur Erleichterung der Navigation bei geringen Besatzungsstärken an die Reedereien, Einhalten der Ruhezeiten der Besatzung an Bord der FRANCISCA sowie die Entwicklung eines Strommodells für die Kieler Förde herausgegeben.

Volker Schellhammer

Direktor der Bundesstelle