



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.: 470/15

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 23. Februar 2017

PRESSEMITTEILUNG 5/17

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 470/15 am 23. Februar 2017 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des MS EMSMOON mit der Eisenbahnbrücke (Friesenbrücke) in Weener/Ems am 3. Dezember 2015.

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 der EMSMOON mit Eisenbahnbrücke

Am 3. Dezember 2015 um 18:23 Uhr kollidierte das in Ballast unter Antigua & Barbuda Flagge mit ablaufend Wasser fahrende Stückgut-schiff EMSMOON mit der Eisenbahnbrücke (Friesenbrücke) in Weener/Ems bei guten Sichtweiten und S-lichen Winden um 3-4 Bft.

Dabei wurde die Klappbrücke komplett zerstört. Am Schiff traten im Bugbereich nur geringfügige Schäden auf. Der Zug zwischen Weener und Leer konnte am 700 m entfernten Vorsignal 3 min vor der Kollision rechtzeitig gestoppt werden. Es wurde niemand verletzt

und es traten keine Schadstoffe aus.

Der Untersuchungsbericht wurde am 23. Februar 2017 durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de zu finden.

Langfassung:

Seeunfall – Kollision des MS EMSMOON mit der Eisenbahnbrücke am 3. Dezember 2015

Am 3. Dezember 2015 um 17:45 Uhr verließ die EMSMOON die Schleuse in Papenburg und kollidierte um 18:23 Uhr mit der geschlossenen Klappbrücke bei Weener (Friesenbrücke). Dabei wurde die Brückenklappe komplett zerstört. Die Kollision wurde durch einen beidseitig missverständlichen Funkverkehr zwischen Brückenwärter und Lotsen hervorgerufen. Der Lotse ging von einer Passage einer offenen Klappbrücke vor Durchfahrt des angekündigten Zuges aus. Dabei gab der Brückenwärter um 18:11:57 Uhr letztmals bekannt, dass die Züge um 18:23 und 18:38 Uhr fahren und bestätigte der EMSMOON, dass sie erstmal rankommen könne. Um 18:15:21 Uhr meldete sich der Lotse bei der Hochspannungsleitung, etwa 8 kbl. vor der Brücke und fragte, ob er die EMSMOON so laufen lassen oder verlangsamen solle. Der Brückenwärter erwiderte darauf, dass der Zug 3 min später komme und um 18:25 - 18:26 Uhr durchfahre, worauf der Lotse antwortete, dass er so weiter laufen lässt. Um 18:21:57 Uhr warnte der Brückenwärter die Schiffsführung der EMSMOON, dass sie abstoppen müsse und die Brücke noch geschlossen sei. Unmittelbar darauf kam es um 18:23 Uhr zur Kollision mit der Klappbrücke. Die Sichtweite betrug 20 km bei S-lichen Winden um 3-4 Bft. Trotzdem konnten die Schifffahrtssignale an der Brücke nicht rechtzeitig erkannt werden. Hinter der Brücke störten die hellen Lichter einer Fabrik mit ihren Dampfvolken an Bb.- Seite sowie die Decksbeleuchtung eines Baggers auf der Stb.-Seite des Flusses. Die Signaltafel an der Stb.- Seite der Durchfahrt wurde durch die Anstrahler des Brückenbauwerks empfindlich gestört.

Der Lotse führte den Sprechfunkverkehr mit der Verkehrszentrale und dem Brückenwärter, stand selbst am Ruder und bediente den Maschinentelegrafen. Der mutmaßliche Ausguck und der Wachoffizier befanden sich wahrscheinlich in den Brückennocken, um die Scheinwerfer für die Anstrahlung der Seezeichen auf der Ems zu bedienen, während der Kapitän sich möglicherweise an der Stb.- Radaranlage aufhielt, die sich in Reichweite des Maschinentelegrafen befindet. Diese Situation führte dazu, dass der Lotse den Sprechfunkverkehr über UKW sowie die Radarbildschirme nicht voll konzentriert verfolgen konnte. Es gab nur wenige Möglichkeiten, die Geschwindigkeiten zu variieren und die Ankunftszeit an der Friesenbrücke zu verzögern. Bei der gegebenen dreiminütigen Verspätung des Zuges hätte zur Zeit der Meldung um 18:15:21 Uhr an der ca. 8 kbl. entfernten Hochspannungsleitung möglicherweise ein kontrolliertes Stranden im spitzen Winkel die Kollision mit der geschlossenen Brücke noch verhindern können. Ein Aufstoppen im Fahrwasser wäre nicht mehr möglich gewesen. Bei einem unkontrollierten Crashmanöver (Voll zurück) vor der Brücke hätte die Gefahr des Querschlagens und Sperrung des Fahrwassers bestanden, mit dem Risiko, dass der dicht nachfolgende Binnentanker ebenfalls nicht mehr kontrolliert hätte abstoppen können.

Die Reiseplanung mit dem derzeit angewendeten Verfahren und mit der vorhandenen technischen Ausrüstung ist sowohl schiffs- als auch landseitig unzuverlässig und funktioniert nur über den UKW Sprechfunkverkehr, der bei diesem Unfall eine wesentliche Schwachstelle darstellte. Deshalb hat die BSU umfangreiche Sicherheitsempfehlungen an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), die Reederei und Schiffsbesatzung sowie die Lotsenbrüderschaft herausgegeben. Es wurden die Vereinbarungen zwischen der WSV und Deutscher Bahn AG bemängelt, die durch Verfahrensanweisungen ersetzt werden sollten, in denen klare Prozeduren im UKW Sprechfunkverkehr über den Status der Brücke sowie der Stellung der Signale enthalten sind. Es wird weiter empfohlen, feste Vorsignale am Rand des Fahrwassers zu installieren und die Lotsen in Echtzeit auf ihren mobilen Computern über die Brückensignale zu informieren. Das Informationssystem der Verkehrszentrale Emden sollte so anzupassen sein, dass in einer großmaßstäbigen elektronischen Karte eingezeichnete Bauwerke und Brückensignale eingezeichnet und überwacht werden können. Außerdem sollten die Warteplätze zwischen Papenburg und Emden fortlaufend ausgebaggert werden. Die Tragweiten der Brücken- und Schleusensignale unter Berücksichtigung von Störlichtern sollten veröffentlicht und die Beleuchtung der Brücken verbessert werden. Die verantwortlichen Wachoffiziere sollten nur in kurzen Phasen dem Lotsen die Ruder- und Kommandoelemente auf der Ems überlassen. Ggf. müsste in besonderen Situationen und abhängig von der Brückenausrüstung der Schiffe ein zweiter Lotse angefordert werden.

Volker Schellhammer
Direktor der Bundesstelle