



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

### Dienstgebäude

Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg  
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 83 11  
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)  
12/16

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

Email: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)

25.03.2020

## PRESSEMITTEILUNG 05/20

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 12/16 am 25.03.2020 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Zusammenstoß der Schwebefähre Rendsburg mit dem Frachter EVERT PRAHM. Es besteht die Möglichkeit, diesen im Internet unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

### **Zusammenstoß der Schwebefähre Rendsburg mit dem Frachter EVERT PRAHM mit anschließender Grundberührung der EVERT PRAHM am 8. Januar 2016**

Das unter deutscher Flagge fahrende Küstenmotorschiff EVERT PRAHM befuhr am 8. Januar 2016 auf der Reise von Liepaja, Lettland, nach Husum den Nord-Ostsee-Kanal in westlicher Richtung.

Um 06:35 Uhr näherte sich die EVERT PRAHM bei Dunkelheit mit ca. 8,8 kn Fahrt über Grund der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke. Die unter die Eisenbahnbrücke angehängte Schwebefähre war zu dieser Zeit am Nordufer des Nord-Ostsee-Kanals. Neben dem Maschinenführer befand sich noch ein Passagier auf der Schwebefähre. Die EVERT PRAHM hielt sich in der Fahrwassermittte und war kurz vor der Eisenbahnhochbrücke, als die Schwebefähre in Richtung Südufer losfuhr. Ein „Voll zurück“-Manöver der EVERT PRAHM, verbunden mit „Hart Backbord“, konnte die Kollision nicht mehr verhindern. Die Schwebefähre prallte mittschiffs gegen die Luke, hakte kurz fest, drehte sich, und kam wieder frei. Dann schlug sie gegen die Steuerbord-Nock, bevor sie über das Brückenhaus schrammte und dabei Antennen, das Radar sowie den achteren Mast mitriss. Die EVERT PRAHM fuhr bei

Kanalkilometer 62,5 leicht in die Südböschung. Sie konnte sich durch ein Rückwärtsmanöver aus eigener Kraft befreien. Anschließend fuhr sie in den Kreishafen Rendsburg, wo sie um 07:15 Uhr festmachte.

Die Schwebefähre wurde durch die Kollision stark beschädigt und teilweise aus der Schienenführung gerissen. Sie hing mittig über dem Nord-Ostsee-Kanal fest. Der Maschinenführer war durch die Kollision schwer verletzt worden. Auch der einzige Fahrgast der Schwebefähre war verletzt. Mithilfe der Kanalfähre MEMEL konnten beide Personen durch die Feuerwehr von der Schwebefähre gerettet und ins Krankenhaus gebracht werden. Gegen Mittag gelang es den Einsatzkräften, die Schwebefähre wieder einzugleisen und auf die Südseite des Kanals zu ziehen.

Infolge des Unfalls wurden der Nord-Ostsee-Kanal für den Schiffsverkehr und die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke für den Eisenbahnverkehr gesperrt. Die Sperrung des Eisenbahnverkehrs hielt bis in die Abendstunden an. Die Schwebefähre wurde anschließend außer Betrieb gesetzt. Ein Neubau ist in Vorbereitung.

Für die Untersuchung des Unfalls wurde wurden unter anderem verschiedene in diesem Zusammenhang für die Unfallbeteiligten erstellte Gutachten ausgewertet. Auch die Aufzeichnungen einer Webcam, die den Bereich der Schwebefähre abdeckte, wurden intensiv genutzt, um zum einen das Ereignis selbst und zum anderen das grundsätzliche Verkehrsverhalten der Schwebefähre zu beurteilen.

Der Bericht geht auch auf die Auffassung der BSU zur rechtlichen Stellung der Schwebefähre und der sich daraus ergebenden Verpflichtungen für die Fähre und die Schifffahrt ein. Der Bericht betrachtet darüber hinaus die Betriebsbedingungen der Schwebefähre.

Aufgrund der durch die Schifffahrtsverwaltung bereits für den Neubau der Schwebefähre angedachten technischen Veränderungen wurden keine weiteren Sicherheitsempfehlungen an diesen Adressaten formuliert. An die Reederei der EVERT PRAHM richten sich zwei Sicherheitsempfehlungen zur Organisation des Brückenbetriebes des Schiffes.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>

Ulf Kaspera  
Direktor