



# 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)  
129/20

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

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

Datum

06.10.2020

## PRESSEMITTEILUNG 15/20

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 06.10.2020 der summarische Untersuchungsbericht 129/20 über die Schleusentoranfahrung durch Motorschiff RIMINI am 17.05.2020 in der Alten Nordschleuse Brunsbüttel veröffentlicht wurde. Der Bericht dient vor allem der Zusammenfassung der Ereignisse des Unfallgeschehens und kann im Internet unter

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

eingesehen und heruntergeladen werden.

Das unter niederländischer Flagge fahrende Mehrzweckschiff RIMINI hatte am 17.05.2020 eine Anfahrung mit dem Schleusentor der Alten Nordschleuse in Brunsbüttel. Das Schiff war im Begriff, die ostgehende Nord-Ostsee-Kanalpassage anzutreten.

Am Abend des 17. Mai ließ sich der NOK-Lotse – wie üblich – unmittelbar, nachdem er an Bord gekommen war, die Funktionalität der Verstellpropelleranlage vorführen. Der Test verlief unauffällig, und es wurde mit dem Einfahren in die Schleuse begonnen.

Bei der ersten anvisierten Fahrtreduzierung blieb eine Steigungsänderung am Verstellpropeller aus und die Geschwindigkeit reduzierte sich nicht. Der Leiter der Maschinenanlage begab sich sofort in den Maschinenraum und führte vor Ort ein Reset der Anlage durch, das erfolgreich verlief, sodass die gewünschte Fahrtreduzierung zügig durchgeführt werden konnte.

Direkt vor der Schleuse wiederholte die Situation sich: Als ganz aufgestoppt werden sollte, reagierte die Verstellpropelleranlage nicht und blieb auf einer geringen positiven Steigung stehen. Für ein weiteres Reset blieb keine Zeit. Man unternahm mehrere Versuche, mithilfe verschiedener Manöver die Geschwindigkeit zu reduzieren. Die

diesbezüglichen Bemühungen führten zwar zu einer Fahrtreduzierung, jedoch nicht zu einem Aufstoppen, sodass die RIMINI um 21:54 Uhr frontal mit dem inneren Schleusentor kollidierte.

Eine sofort durchgeführte Bestandsaufnahme ergab, dass sich niemand verletzt hatte. Das Schleusentor war erheblich eingedrückt und seine Hydraulik beschädigt worden; am Vorsteven der RIMINI war es oberhalb der Wasserlinie zu Verformungen der Stevenbeplattung gekommen.

Im Nachgang wurden verschiedene Reparaturen bzw. Servicearbeiten durchgeführt, die zur Wiedererteilung der Klasse unter Auflagen führten, sodass die RIMINI ihre Reise drei Tage später fortsetzen konnte.

Als Ursache des Problems, mit dem die Schiffsführung nach Ansicht der BSU nicht hatte rechnen können und dessen erstmaliges Auftreten einfach denkbar ungünstig war, wird ein Wackelkontakt vermutet.

Das beschädigte Schleusentor wurde wenige Wochen nach dem Unfall geborgen. Die Reparaturarbeiten werden vermutlich bis Ende 2020 andauern.

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

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

Ulf Kaspera  
Direktor