



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-bund.de
<http://www.bsu-bund.de>

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
285/20

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Email: posteingang@bsu-bund.de

Datum

27.08.2021

PRESSEMITTEILUNG 09/21

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 27. August 2021 der Untersuchungszwischenbericht über die Untersuchung des Kontaktes des Mehrzweckschiffes ELSE mit einem geschlossenen Schleusentor zum Nord-Ostsee-Kanal in Kiel-Holtenau, der sich am 29. August 2020 ereignet hatte, veröffentlicht wurde. Der Zwischenbericht gibt Auskunft über den Untersuchungsgegenstand und den Verlauf der Ermittlungsarbeit. Es besteht die Möglichkeit, den Zwischenbericht im Internet unter

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

einzusehen und herunterzuladen.

Schwerer Seeunfall – Kontakt des Mehrzweckschiffes ELSE mit NOK-Schleusentor in Kiel-Holtenau

Am 29. August 2020 um 05:07 Uhr stieß das in Panama registrierte Mehrzweckschiff ELSE aus der Kieler Förde kommend bei unproblematischen Witterungs- und Sichtverhältnissen frontal mit dem zu diesem Zeitpunkt vollständig geschlossenen Tor der Nordkammer der „Neuen Schleuse“ des NOK in Kiel-Holtenau zusammen und blieb mit seinem Bug in dem Tor stecken. Besatzungsmitglieder oder Personen auf der Schleusenanlage kamen dabei nicht zu Schaden. Schadstoffe wurden ebenfalls nicht freigesetzt. Zwei zum Unfallort beorderte Schlepper konnten die ELSE gegen 10:55 Uhr aus ihrer misslichen Lage befreien und schleppten den schwimmfähig gebliebenen Havaristen zwecks Unfalluntersuchung, Schadensaufnahme und Reparatur zur nahe gelegenen Lindenau-Werft. Die betroffene Schleusenammer musste gesperrt werden und stand der Schifffahrt erst nach dem Austausch des zerstörten Tores wieder für zur Verfügung.

Die Untersuchungen der BSU konzentrierten sich neben den üblichen Ermittlungen an Bord des Schiffes insbesondere auf die Auswertung der von der Verkehrszentrale NOK zur Verfügung gestellten technischen Aufzeichnungen des Fahrtverlaufes der ELSE und des maßgeblichen Funkverkehrs zwischen dem das Schiff führenden Wachoffizier an Bord des Schiffes einerseits und dem Wachhabenden der Lotsenstation und dem Nautiker in der Verkehrszentrale andererseits. Dabei bestätigte sich zweifelsfrei, dass die zur Annahme eines NOK-Lotsen verpflichtete ELSE entgegen der diesbezüglich via UKW getroffenen Vereinbarung an der in der Seekarte verzeichneten Lotsenversetzposition vorbeigefahren war und kurz darauf ihren Kurs bei einer unveränderten Geschwindigkeit von ca. 6 Knoten zielgerichtet in Richtung Schleuseneinfahrt änderte.

Sowohl die Verkehrszentrale als auch die Lotsenstation versuchten noch, die ELSE über UKW zum Umkehren zu bewegen. Der Nautiker in der Verkehrszentrale wies bei dieser Gelegenheit ausdrücklich darauf hin, dass das Schiff keine Erlaubnis zum Einfahren in die Schleuse habe und deren Tor geschlossen sei. Die ELSE befand sich jedoch zum Zeitpunkt dieser Funkanrufe bereits unmittelbar vor der Einfahrt zur Schleusenkammer. Der Wachoffizier reagierte zwar kurz verbal auf die Funkanrufe, setzte aber die Fahrt des Schiffes unter Beibehaltung von Kurs und Geschwindigkeit fort. Die ELSE bohrte sich ca. 1,5 Minuten später mit dem Bug in das geschlossene Schleusentor.

Der geschilderte Unfallhergang verdeutlicht, dass es für die Untersucher der BSU unterschiedlichste Fragen zu klären galt, um die Unfallursachen zu klären und die begünstigenden Begleitfaktoren zu identifizieren. Die diesbezüglichen Untersuchungsschritte sind weitgehend abgeschlossen. Die BSU ist derzeit dabei, den Untersuchungsbericht über diesen schweren Seeunfall zu fertigen.

Da die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist zur Veröffentlichung eines Untersuchungsberichtes nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit auf dem Wege der Herausgabe des vorstehenden Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung dieses schweren Seeunfalls informiert.

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

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

Ulf Kaspera
Direktor