



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

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)
117/20

+ 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

Email: posteingang@bsu-bund.de

09.05.2022

PRESSEMITTEILUNG Nr. 05/22

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 9. Mai 2022 der Untersuchungsbericht über die Kollision des Küstenmotorschiffes SCHELDEBANK mit der NOK-Fähre HOCHDONN, die sich am 8. Mai 2020 im Bereich der gleichnamigen Fährstelle ereignet hat, veröffentlicht wurde. Es besteht die Möglichkeit, diesen im Internet unter

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

einzusehen und herunterzuladen.

Weniger schwerer Seeunfall – Kollision zwischen Küstenmotorschiff und Kanalfähre auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Am Morgen des 8. Mai 2020 kollidierte das auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) fahrende Küstenmotorschiff SCHELDEBANK im Bereich der Fährstelle Hochdonn mit der dort verkehrenden gleichnamigen Kanalfähre. Zum Unfallzeitpunkt herrschte sehr dichter Nebel mit Sichtweiten um ca. 75 Meter.

Die Fähre HOCHDONN hatte bereits die Kanalmitte passiert und war gerade dabei, sich mit mehreren Personen und Fahrzeugen an Bord dem südlichen Fähranleger zu nähern, als ihre Steuerbordseite vom Bug der SCHELDEBANK erfasst wurde. Das Steuerbordvorschiff des Küstenmotorschiffes schrammte an den seitlichen Aufbauten der Fähre vorbei und deformierte diese nicht unerheblich.

Die vom Fahrzeugdeck getrennten, auf der gegenüberliegenden Seite der Fähre angeordneten Aufbauten, auf denen sich der Fahrstand der Fähre befindet, wurden von der Kollision glücklicherweise nicht in Mitleidenschaft gezogen. Auch die Antriebs- und Steuereinrichtung sowie die Schwimmfähigkeit des Fahrzeugs blieben

unbeeinträchtigt. Dem Fährführer gelang es geistesgegenwärtig, die Fähre nach der kollisionsbedingten Kursabweichung zurück auf den Weg Richtung Fähranleger zu manövrieren und dort kurze Zeit später anzulegen.

An Bord befindliche Personen wurden nicht verletzt. Auch die transportierten Fahrzeuge konnten die Fähre nach dem Unfall weitestgehend unbeschädigt verlassen. Zu einer Gewässerverunreinigung kam es nicht.

Die SCHELDEBANK wurde durch die Kollision von ihrem Kurs abgebracht. Dem Lotsen und der Schiffsführung gelang es jedoch, das Schiff durch geschickte Fahrmanöver sehr schnell wieder in die Kanalmitte zu steuern. Eine Böschungsberührung und/oder eine Blockade des Kanals konnte(n) dadurch vermieden werden. Das Schiff wurde durch den Kontakt mit der HOCHDONN nur sehr geringfügig beschädigt. Seine Fahrtüchtigkeit wurde nicht beeinträchtigt.

Im Rahmen der Untersuchung des Unfalls hat sich die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) u. a. mit den technischen Gegebenheiten auf dem Fahrstand der Fähre HOCHDONN und den rechtlichen Rahmenbedingungen des NOK-Fährbetriebes, insbesondere bei widrigen Sichtverhältnissen, befasst und ist insoweit, ihrem gesetzlichen Auftrag folgend, der Frage nachgegangen, ob aus dem Ereignis verallgemeinerungsfähige Lehren gezogen werden können.

Die BSU hat diesbezüglich berücksichtigt, dass seit vielen Jahren bei allen Sichtverhältnissen allein an einem einzigen Tag grob geschätzt über 1000 Fährüberfahrten auf den 12 NOK-Fährstellen stattfinden und es dabei in der Vergangenheit – abgesehen von einem schweren Seeunfall, bei dem am 8. Januar 2016 die Rendsburger Schwebefähre mit einem den Kanal passierenden Frachtschiff kollidiert war – bisher zu keinen Unfällen gekommen ist. Außerdem ist selbstverständlich bekannt, dass sämtliche NOK-Fähren, beginnend in diesem Jahr, durch in jeder Hinsicht moderne Einheiten ausgetauscht werden.

Gleichwohl hat die BSU technischen, betrieblichen und regulatorischen Handlungsbedarf identifiziert, der darauf abzielt, die Sicherheit des NOK-Fährbetriebs bei widrigen Sichtverhältnissen zu optimieren. Dementsprechend enthält der Untersuchungsbericht Sicherheitsempfehlungen an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung als Eigentümerin der Fähren, an deren privaten Betreiber und an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV).

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

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

Ulf Kaspera
Direktor