



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>

Leitweg ID 991-14090-76

**Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom**

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
285/20

+ 49 (0) 40 31 90 – 8311

Datum

E-Mail: posteingang@bsu-bund.de

26.10.2022

PRESSEMITTEILUNG 11/22

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 285/20 am 26. Oktober 2022 veröffentlicht wurde. Gegenstand des Berichtes ist der Kontakt des Mehrzweckschiffes ELSE mit einem geschlossenen Schleusentor zum Nord-Ostsee-Kanal in Kiel-Holtenau, der sich am 29. August 2020 ereignet hatte. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht 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 und Schadensaufnahme zur nahe gelegenen Lindenau-Werft. Die betroffene Schleusenkammer 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

(V kz) 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 V kz andererseits. Dabei bestätigte sich, 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. sechs Knoten zielgerichtet in Richtung Schleuseneinfahrt änderte.

Sowohl die V kz NOK als auch die Lotsenstation versuchten noch, die ELSE über UKW zum Umkehren zu bewegen. Der Nautiker in der V kz wies zudem 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.

Ein wesentlicher Grund für die unfallursächliche Orientierungslosigkeit an Bord war, neben einer unzureichenden Reiseplanung höchstwahrscheinlich die Tatsache, dass die vom Wachoffizier anlässlich der Absprachen mit der Lotsenwache zu Grunde gelegte Uhrzeit (Bordzeit) eine Stunde von der zum Unfallzeitpunkt in Deutschland maßgeblichen Ortszeit (MESZ) abwich.

Neben der Klärung des Fahrverhaltens der ELSE befasste sich die BSU anlässlich der Untersuchung des Unfalls sehr ausführlich mit rechtlichen und tatsächlichen Fragen der Organisation der Verkehrsüberwachung und des Lotsenwesens auf der Kieler Förde und insbesondere im Zulauf zur Schleusenanlage Kiel-Holtenau.

Den Abschluss des Untersuchungsberichtes bilden Sicherheitsempfehlungen an die Reederei der ELSE, an die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) und an Lotsenbrüderschaft NOK II / Kiel / Lübeck / Flensburg (Lotsenbrüderschaft NOK II).

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

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

Ulf Kaspera
Direktor