

WENIGER SCHWERER SEEUNFALL

Weniger schwerer Seeunfall: Kollision im Nord-Ostsee-Kanal bei dichtem Nebel

Was passierte?

Ein Küstenmotorschiff befuhr in sehr dichtem Nebel den Nord-Ostsee-Kanal. In Vorausrichtung befand sich kurz hinter einer über den Kanal führenden Eisenbahnbrücke eine den Kanal querende Fährverbindung. Genau zu dem Zeitpunkt, als das Küstenmotorschiff mit dem Bug die Eisenbahnbrücke erreicht hatte, legte die Fähre vom nördlichen Kanalufer ab. Als die Fähre gerade dabei war, sich mit mehreren Personen und Fahrzeugen an Bord dem südlichen Fähranleger zu nähern, wurde ihre Steuerbordseite vom Bug des Küstenmotorschiffes erfasst. Dessen Steuerbordvorschiff schrammte an den seitlichen Aufbauten der Fähre vorbei und deformierte diese erheblich. Dem Fährführer gelang es, die Fähre nach der kollisionsbedingten Kursabweichung zurück auf den Weg Richtung Fähranleger zu manövrieren und dort anzulegen. Die an Bord befindlichen Personen blieben unverletzt. Das Küstenmotorschiff wurde im Zuge der Kollision nur sehr geringfügig beschädigt und konnte seine Reise fortsetzen.

Warum passierte es?

- Die Fähre beachtete nicht ihre Pflicht, vor dem Beginn der Kanalquerung den Durchgang des Küstenmotorschiffes abzuwarten. Der Fährführer achtete auch nach dem Ablegen, nicht auf das sich annähernde Fahrzeug, sondern konzentrierte sich wegen der sehr widrigen Sichtbedingungen ausschließlich darauf, den gegenüberliegenden, bis zum Erreichen der Kanalmitte lediglich per Radar zu ortenden Fähranleger zielsicher anzusteuern.
- Die AIS-Anlage der Fähre wies eine technische Störung auf. Diese betraf nicht nur die Empfangsfunktion, sondern führte insbesondere auch dazu, dass die GPS-Eigenschiffposition bzw. die mit dem Verlassen des Fähranlegers einsetzende Fahrzeugbewegung nicht realitätsgetreu ausgesendet bzw. dargestellt wurde. Stattdessen vermittelte das AIS-Signal auf der diesbezüglichen Anzeige an Bord des Küstenmotorschiffes (wie auch in der Empfangsanlage der Verkehrszentrale) bis unmittelbar vor der Kollision den fälschlichen Eindruck, dass sich die Fähre nach wie vor am nördlichen Fähranleger befände.
- Auf der Brücke des Küstenmotorschiffes war es nicht möglich, die Kanalquerung der Fähre, die wegen des dichten Nebels optisch bis zum Kollisionszeitpunkt nicht ausgemacht werden konnte, via Radar zu beobachten. Als die Fähre ablegte, befand sie sich aus Sicht des Küstenmotorschiffes im Radarschatten der Eisenbahnbrücke und nachdem das Küstenmotorschiff die Brücke passiert hatte, waren beide Fahrzeuge sich bereits so nahegekommen, dass eine ordnungsgemäße Radarerkennung technisch nicht mehr möglich war. Maßnahmen zur Kollisionsverhütung konnten deshalb nicht mehr eingeleitet werden.

Was kann daraus gelernt werden?

- Bei der Fahrt auf Flüssen oder Kanälen muss beachtet werden, dass im Vorausbereich befindliche Brücken die Aussagekraft von Radarbildern erheblich beeinträchtigen können. Dies gilt insbesondere für unmittelbar hinter einer Brücke befindliche Objekte, die möglicherweise durch das jeweilige Bauwerk komplett abgeschattet werden.
- Obwohl AIS eine wertvolle Hilfe dafür bietet, Fahrzeuge und deren Bewegungen rechtzeitig zu erkennen, muss berücksichtigt werden, dass die fragliche Technik möglicherweise defekt, fehlerhaft konfiguriert oder Störeinflüssen ausgesetzt ist. Die genannten Faktoren können dazu führen, dass das auf der Empfängerseite angezeigte Bewegungsmuster eines potenziellen Kollisionsgegners nicht mit der Realität übereinstimmt.
- Soweit von einem potenziellen Kollisionsgegner sowohl ein Radarecho als auch ein AIS-Signal empfangen wird, beide Signale aber nicht deckungsgleich angezeigt werden, muss sorgfältig eruiert werden, ob es sich tatsächlich um ein und dasselbe Objekt handelt.

Wer kann es umsetzen/beachten?

Schiffsführungen, Lotsen