

Untersuchungsbericht 470/15

Datum: 23. Februar 2017

Weniger schwerer Seeunfall

Kollision der EMSMOON mit der Eisenbahnbrücke (Friesenbrücke) in Weener/Ems am 3. Dezember 2015

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 3. Dezember 2015 um 18:23 Uhr¹ kollidierte das in Ballast unter Antigua & Barbuda Flagge mit ablaufend Wasser fahrende Stückgutschiff EMSMOON mit der Eisenbahnbrücke (Friesenbrücke) in Weener/Ems bei guten Sichtweiten und S-lichen Winden um 3-4 Bft. Dabei wurde die Klappbrücke komplett zerstört. Am Schiff traten im Bugbereich nur geringfügige Schäden auf. Der Zug zwischen Weener und Leer konnte am 700 m entfernten Vorsignal 3 min vor der Kollision rechtzeitig gestoppt werden. Es wurde niemand verletzt und es traten keine Schadstoffe aus.

2 Sicherheitsempfehlungen

Die folgenden Sicherheitsempfehlungen stellen weder nach Art, Anzahl noch Reihenfolge eine Vermutung hinsichtlich Schuld oder Haftung dar.

2.1 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Die BSU empfiehlt der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Emden zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Seeschiffahrtsstraße Ems zwischen Papenburg und Gandersum Sperrwerk,

1. die bestehenden Vereinbarungen zwischen den Eignern und Betreibern sowie Wärtern von Brückenbauwerken mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung durch Verfahrensanweisungen zu ersetzen, in denen eindeutig der Eingriff in den Schiffsverkehr nur von der Verkehrszentrale Emden ausgehen darf und klare Prozeduren im UKW-Sprechfunkverkehr mit Schlüsselwörtern u.a. über den Status einer Brücke sowie die Stellung der Schifffahrtssignale enthalten sind.
2. feste Signale am Rand des Fahrwassers, aus denen die Öffnungs- und Schließzeiten bzw. Sperrungen interpretiert werden können und zusätzlich für die Seeschifffahrt eine Übertragung der Brückeninformationen auf sogenannte Portable Pilot Units, die u.a. von den Emslotsen eingesetzt werden sowie eine

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht beziehen sich, soweit nicht anders vermerkt, auf die Ortszeit = UTC + 1 h

Datenfernübertragung der Brückensignale in die Verkehrszentrale Emden (VKZ) zu installieren.

3. das geografische Informationssystem in der VKZ so anzupassen, dass Informationen in einer großmaßstäbigen elektronischen Karte über eingezeichnete Bauwerke und Brückensignale sowie über Fahrzeuge in Echtzeit abgerufen und überwacht und die Durchfahrten an den Brücken verbindlich gelenkt werden können.
4. fortlaufendes Ausbaggern von Warteplätzen in Abhängigkeit von der Verschlickung und den angegebenen Solltiefen für die gesamte Schifffahrt auf der Ems zwischen Papenburg und Emden, die die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs auch bei Behinderungen oder Störfällen gewähren.
5. die Tragweiten der Brücken- und Schleusensignale unter der Berücksichtigung von Störlichtern zu veröffentlichen.
6. die Beleuchtung der Brücken so zu verbessern, dass die Brückenklappen im geöffneten und geschlossenen Zustand vom Fluss aus erkannt werden können.

2.2 Emsmoon

Die BSU empfiehlt den Eignern, Betreibern und Kapitänen der EMSMOON, auf der Strecke von Emden bis Papenburg in beiden Richtungen den Lotsen nur über kurze Phasen die Ruder- und Kommandoelemente zu überlassen und sicherzustellen, dass stets ein verantwortlicher Wachoffizier bereit ist, um die Brückenwache sachgerecht im Sinne der Lotsenberatung auszuführen.

2.3 Emslotsen

Die BSU empfiehlt den Lotsen auf der Strecke von Emden bis Papenburg, in beiden Richtungen die Kommunikations- und Kommandoelemente auf Schiffen nicht vollumfänglich selbst zu bedienen, damit die gesamte Aufmerksamkeit auf der Ems für das Revier erhalten bleibt. Insbesondere sollte das Rudergehen, die Radarbildbeobachtung und der Sprechfunkverkehr nicht gleichzeitig von einer Person bedient werden. Gegebenenfalls muss in besonderen Situationen und abhängig vom Brückendesign ein zweiter Lotse angefordert werden.