

Untersuchungsbericht 12/16

Datum: 25.03.20

Schwerer Seeunfall

Zusammenstoß der Schwebefähre Rendsburg mit dem Frachter EVERT PRAHM mit anschließender Grundberührung der EVERT PRAHM am 8. Januar 2016

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Das unter deutscher Flagge fahrende Küstenmotorschiff EVERT PRAHM befuhr am 8. Januar 2016 auf der Reise von Liepaja, Lettland, nach Husum den Nord-Ostsee-Kanal in westlicher Richtung. Die Brücke war mit dem 1. Nautischen Offizier und einem Kadetten besetzt. Ein Kanallotse befand sich ebenfalls auf der Brücke. In den frühen Morgenstunden wehte ein südöstlicher Wind mit 2 bis 3 Bft, der langsam auf Südwest drehte. Für den Bereich Rendsburg-Eckernförde waren u.a. Schnee- und Glatteiswarnungen herausgegeben worden. In der Nacht gab es Schnee und gefrierenden Regen. Nach 06:00¹ Uhr wurden bei Rendsburg Windstärken von 4 bis 5 Bft, in Böen auch 6 bis 7 Bft gemessen. Bei Lufttemperaturwerten um 3 °C regnete es leicht.

Um 06:35 Uhr näherte sich die EVERT PRAHM bei Dunkelheit mit ca. 8,8 kn Fahrt über Grund der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke. Die an die Eisenbahnbrücke angehängte Schwebefähre war zu dieser Zeit am Nordufer des Nord-Ostsee-Kanals. Neben dem Maschinenführer befand sich noch ein Passagier auf der Schwebefähre. Die EVERT PRAHM hielt sich in der Fahrwassermitte und war kurz vor der Eisenbahnhochbrücke, als die Schwebefähre in Richtung Südufer losfuhr. Ein „Voll zurück“-Manöver der EVERT PRAHM, verbunden mit „Hart Backbord“, konnte die Kollision nicht mehr verhindern. Die Schwebefähre prallte mittschiffs gegen die Luke, hakte kurz fest, drehte sich, und kam wieder frei. Dann schlug sie gegen die Steuerbord-Nock, bevor sie über das Brückenhaus schrammte und dabei Antennen, das Radar sowie den achteren Mast mitriss. Die EVERT PRAHM fuhr bei Kanalkilometer 62,5 leicht in die Südböschung. Sie konnte sich durch ein Rückwärtsmanöver aus eigener Kraft befreien. Anschließend fuhr sie in den Kreishafen Rendsburg, wo sie um 07:15 Uhr festmachte.

Infolge des Unfalls wurden der Nord-Ostsee-Kanal für den Schiffsverkehr sowie die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke für den Eisenbahnverkehr gesperrt.

Die Schwebefähre wurde durch die Kollision stark beschädigt und teilweise aus der Schienenführung gerissen. Sie hing mittig über dem Nord-Ostsee-Kanal fest. Der Maschinenführer war durch die Kollision schwer verletzt worden. Auch der einzige Fahrgast der Schwebefähre war verletzt. Mithilfe der Kanalfähre MEMEL konnten beide Personen von der Schwebefähre gerettet und ins Krankenhaus gebracht werden. Gegen Mittag gelang es den Einsatzkräften, die Schwebefähre wieder einzugleisen und auf die Südseite des Kanals zu ziehen.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht beziehen sich auf die Ortszeit = UTC+1.

2 Sicherheitsempfehlungen

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

2.1 Reederei der EVERT PRAHM

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt, darauf hinzuwirken, dass die Brücke der EVERT PRAHM stets den Vorgaben des STCW-Codes entsprechend besetzt wird, insbesondere hinsichtlich des Einsatzes eines Ausgucks.

2.2 Reederei der EVERT PRAHM

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt, die Besatzung der EVERT PRAHM dahingehend zu sensibilisieren, dass in Gefahrensituationen von der Möglichkeit einer Warnung mittels Typhonsignal Gebrauch gemacht wird.