



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Untersuchungsbericht 315/03

Schwerer Seeunfall

**Kollision zwischen
MS GERMA und MS ESTECLIPPER
im NOK, Weiche Schwartenbek
am 13. Oktober 2003 um 05:33 Uhr MESZ**

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz-SUG) vom 24. Juni 2002 durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Herausgeber:
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Direktor: Dieter Graf
Tel.: +49 40 31908300, Fax.: +49 40 31908340
posteingang-bsu@bsh.de www.bsu-bund.de

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS	5
2	UNFALLORT	6
3	SCHIFFSDATEN	9
	3.1 Foto MS ESTECLIPPER	9
	3.2 Daten MS ESTECLIPPER	9
	3.3 Foto MS GERMA	10
	3.4 Daten MS GERMA	10
4	REISEVERLAUF/UNFALLHERGANG	11
	4.1 Reiseverlauf des MS GERMA	11
	4.1.1 Aussage des Kapitäns	11
	4.1.2 Aussage des Lotsen	13
	4.2 Reiseverlauf des MS ESTECLIPPER	13
	4.2.1 Aussagen des Kapitäns	13
	4.2.2 Aussagen des Lotsen	14
	4.3 Darstellung aus der Sicht der VKZ II	14
	4.4 Wetterbedingungen	15
5	SCHADENSZUSAMMENFASSUNG/SCHADENSBILDER	16
6	ANALYSE	20
	6.1 Rechtliche Einordnung des Passiervorgangs	20
	6.2 Versäumnisse an Bord der beteiligten Schiffe	23
	6.3 Sonstige Verstöße gegen bestehende Vorschriften	24
	6.4 Administrative Faktoren	26
	6.5 Zusammenfassung der Analyse	29
7	SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN	30
	QUELLENANGABE	31

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Unfallort - Kartenausschnitt	6
Abbildung 2: Unfallort – Übersicht - NOK.....	7
Abbildung 3: Unfallort – Kanalkilometer 92	8
Abbildung 4: Unfallort – Weiche Schwartenbek	8
Abbildung 5: MS ESTECLIPPER	9
Abbildung 6: MS GERMA.....	10
Abbildung 7: Schadensbild 1	16
Abbildung 8: Schadensbild 2.....	17
Abbildung 9: Schadensbild 3.....	17
Abbildung 10: Schadensbild 4.....	18
Abbildung 11: Schadensbild 5.....	18
Abbildung 12: Schadensbild 6.....	19
Abbildung 13: Schadensbild 7.....	19

1 ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS

Am 13. Oktober 2003 um 05:33 Uhr MESZ kollidierte das westwärts fahrende MS GERMA in der Weiche Schwartenbek des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) mit dem Heck des ebenfalls westwärts fahrenden, aber vor dem Haltesignal wartenden MS ESTECLIPPER.

Es war windstill. Nebel mit Sichtweiten zwischen 100 und 150 m erschwerte die Sicht.

Beide Schiffe wurden durch Lotsen beraten. MS ESTECLIPPER war mit Kanalsteuern besetzt.

Es entstand beträchtlicher Sachschaden an beiden Fahrzeugen, aber kein Personenschaden und keine Umweltschäden.

2 UNFALLORT

Art des Ereignisses: Schwerer Seeunfall,
Kollision zwischen MS GERMA und MS ESTECLIPPER
Datum/Uhrzeit: 13. Oktober 2003 um 05:33 Uhr MESZ
Ort: NOK, Weiche Schwartenbek

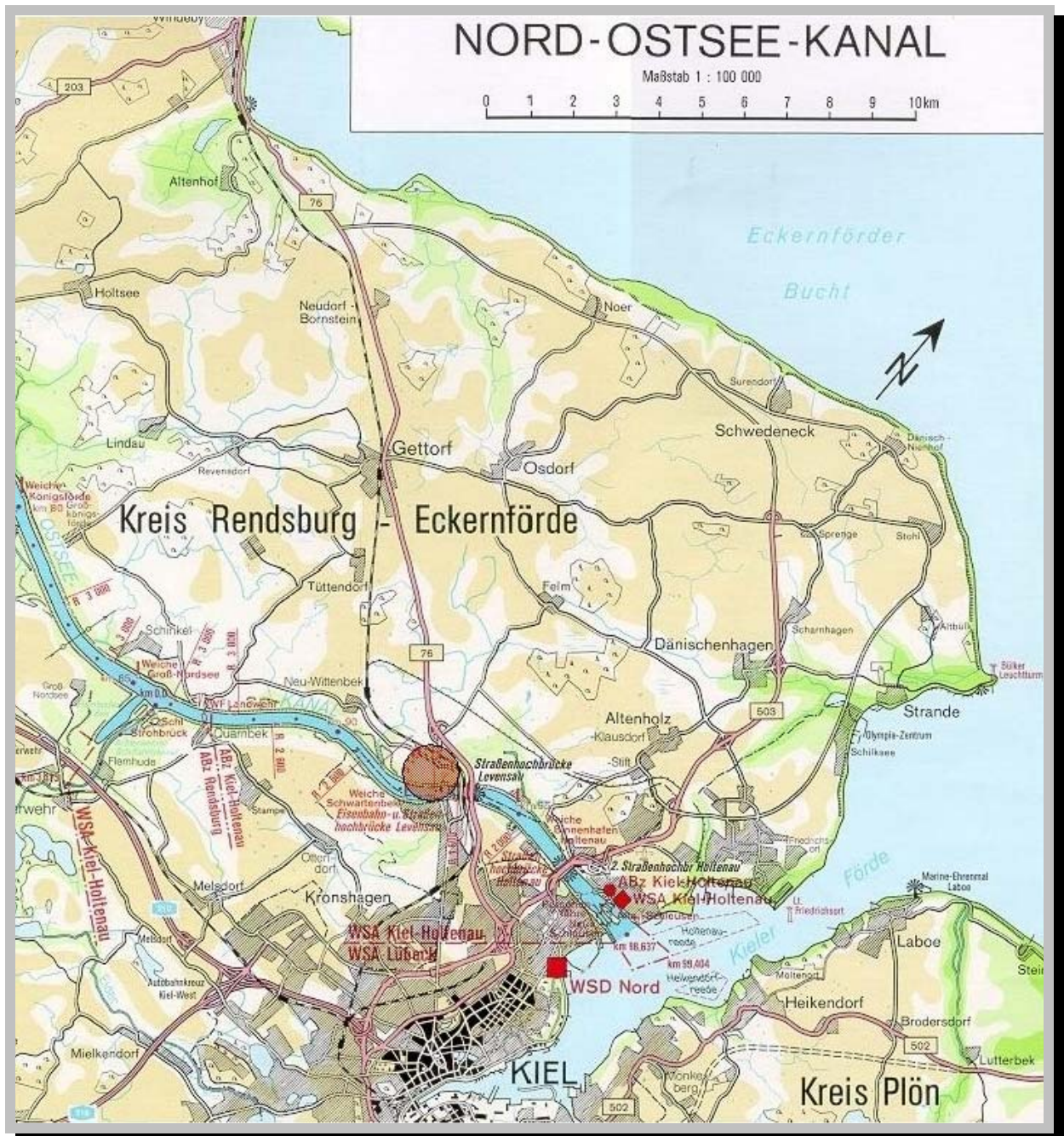


Abbildung 1: Unfallort – Kartenausschnitt

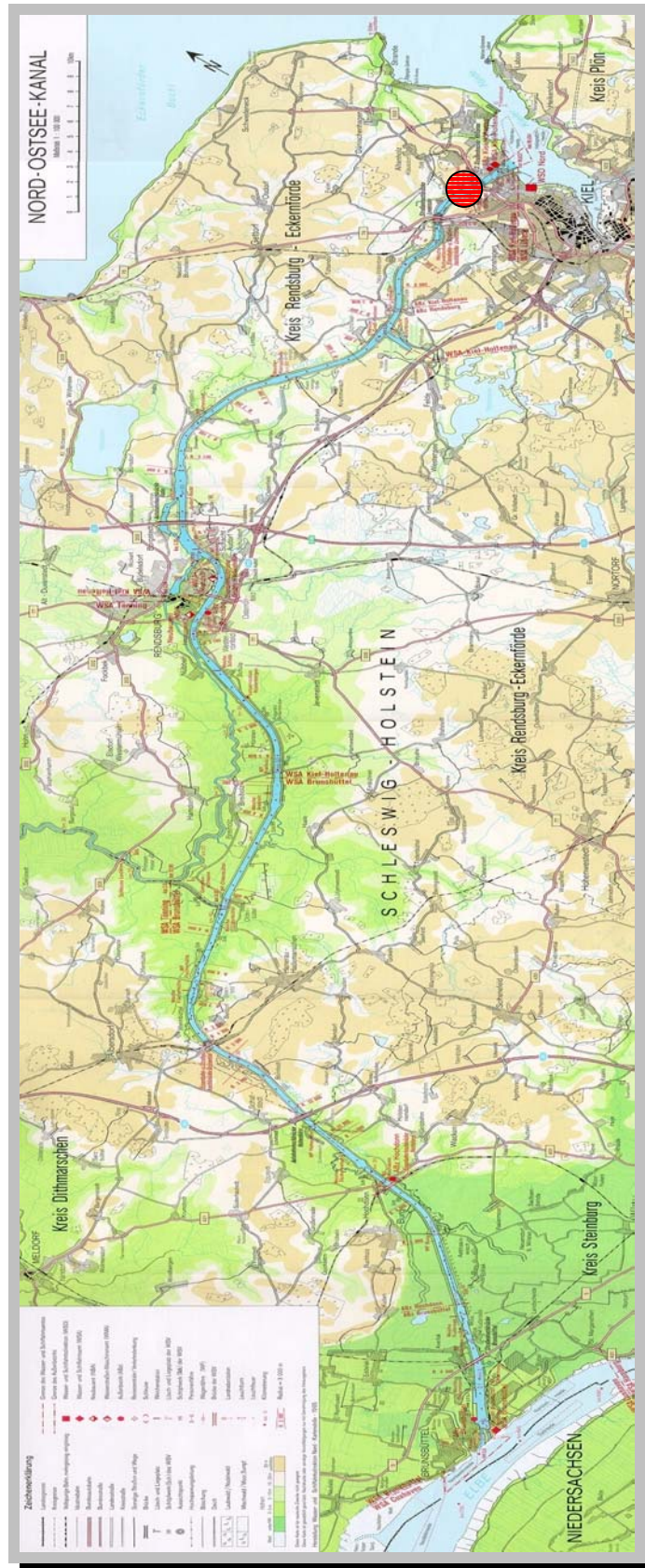


Abbildung 2: Unfallort – Übersicht - NOK

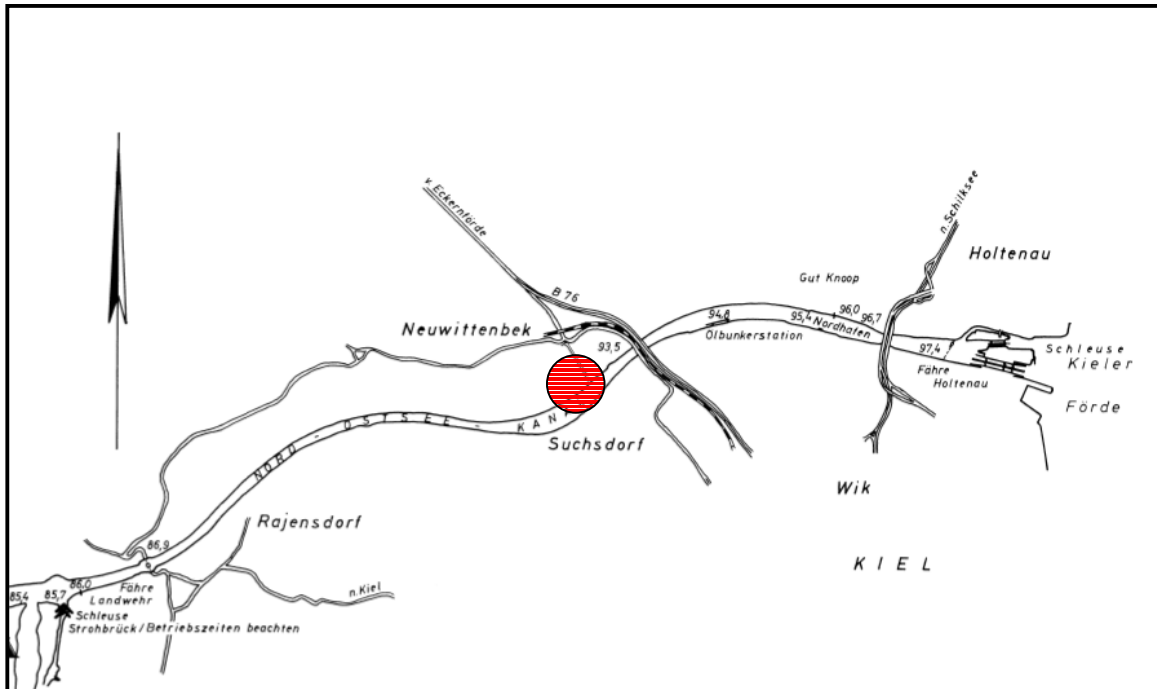


Abbildung 3: Unfallort – Kanalkilometer 92



Abbildung 4: Unfallort – Weiche Schwartenbek

3 SCHIFFSDATEN

3.1 Foto MS ESTECLIPPER



Abbildung 5: MS ESTECLIPPER

3.2 Daten MS ESTECLIPPER

Schiffsname:	MS ESTECLIPPER ex. Ukraine
Reederei:	Arta La Salette
Heimathafen:	Luxembourg
Nationalität/Flagge:	Luxembourg
IMO-Nummer:	9003483
Unterscheidungssignal:	LXUK
Schiffstyp:	Containerschiff
Besatzung:	15
Klasse:	GL
Baujahr:	1992
Bauwerft:	Matthias-Thesen-Werft Wismar
Länge ü. a.:	157,00 m
Breite ü. a.:	23,20 m
Tiefgang max:	8,0 m
Bruttoreaumzahl:	11946
Tragfähigkeit:	14371 t
Maschinenleistung:	7950 kW
Hauptmaschine:	MC E AUT – 5 RTA 58
Geschwindigkeit:	15,5 kn

3.3 Foto MS GERMA



Abbildung 6: MS GERMA

3.4 Daten MS GERMA

Schiffsname:	GERMA
Reederei:	Oceanclause Shipping
Heimathafen:	Limassol
Nationalität/Flagge:	Zypern
IMO-Nummer:	7637046
Unterscheidungssignal:	P3TB5
Schiffstyp:	Stückgutfrachter
Besatzung:	6
Klasse:	LR
Baujahr:	1978
Bauwerft:	Buys Krimpenald Niederlande
Länge ü. a.:	63,0 m
Breite ü. a.:	9,96 m
Tiefgang max:	3,55 m
Bruttoreaumzahl:	906
NET:	519
Hauptmaschine:	Caterpillar
Maschinenleistung:	635 kW
Geschwindigkeit:	9 kn

4 REISEVERLAUF/UNFALLHERGANG

4.1 Reiseverlauf des MS GERMA

Das MS GERMA befand sich auf der Reise von St. Petersburg nach Rotterdam und erreichte am 13. Oktober 2003 gegen 04:30 Uhr MESZ die Schleusenanlage des Nord-Ostsee-Kanals in Kiel-Holtenau.

4.1.1 Aussage des Kapitäns

Der Kapitän sagte aus, er würde seit 1972 zur See fahren und hätte auf allen Schiffstypen gearbeitet. Seit 1978 fahre er als Kapitän zur See. Das erste Kommando über MS GERMA habe er von Dezember 2002 bis März 2003 innegehabt. Das jetzige zweite Kommando hätte am 9. Juli 2003 begonnen.

Am Morgen des 13. Oktober 2003 wäre MS GERMA mit einer Ladung von 900 t Schrott auf dem Weg von St. Petersburg nach Rotterdam gewesen. Der Tiefgang des Schiffes hätte vorn 3,24 m und achtern 3,55 m betragen. Damit wäre das Schiff optimal getrimmt gewesen.

Um 05:05 Uhr habe das MS GERMA die nördlichen Schleusen in Kiel für die Kanalpassage verlassen. In der Schleuse habe sich des Weiteren das MS ESTECLIPPER, ein Containerschiff mit einer Länge von ca. 140 m, und ein anderes Schiff, das MS AMICA, welches zwar kleiner als MS ESTECLIPPER, aber größer als MS GERMA gewesen sei, befunden. Als erstes Schiff habe MS ESTECLIPPER die Schleuse verlassen, dann das MS AMICA.

Der Lotse habe sich über UKW mit einem anderen Schiff unterhalten. Da der Kapitän aber die deutsche Sprache nicht verstehe, wüsste er nicht, worum es gegangen sei. Allerdings habe der Lotse ihm dann wohl gesagt, er hätte sich mit dem Lotsen des MS ESTECLIPPER abgesprochen, dass die GERMA die ESTECLIPPER in der Weiche Schwartenbek überholen würde, da die ESTECLIPPER dort auf ein entgegenkommendes Fahrzeug warten müsste.

Beim Verlassen der Schleuse in den Kanal wäre das Wetter sehr ruhig gewesen und ein dichter Nebel hätte vorgeherrscht.

Nach dem Verlassen der Schleuse wären alle Besatzungsmitglieder in die Messe oder ihre Kabinen gegangen, so dass nur der Lotse und der Kapitän auf der Brücke verblieben wären.

Der Kapitän habe sich zum Tageslichtradar begeben, von wo aus er auf die Empfehlungen des Lotsen hin auch das Ruder manuell bedient habe.

Der Lotse habe sich rechts neben ihn gestellt, so dass er den Maschinentelegrafen bedienen konnte, was ihm der Kapitän erlaubt habe. Der Lotse habe eine Geschwindigkeit um die 5 kn gewählt, um der ESTECLIPPER in einem sicheren Abstand folgen zu können. MS ESTECLIPPER sei dann vom Radarschirm verschwunden, wohl weil sie schneller geworden sei. Daraufhin habe der Kapitän das Bb.-Radargerät immer wieder von 0,25 sm auf 0,5 sm und zurück eingestellt, um so eine größere Sicht voraus zu bekommen. Das Stb.-Radar habe im Standby-Modus gestanden und lediglich die Schiffsgeschwindigkeit vom GPS angezeigt.

Die Fahrt bis zur Weiche Schwartenbek sei problemlos verlaufen. Die Sicht habe durch den Nebel ca. 150 m betragen. Bevor die GERMA die Weiche erreicht habe, hätte der Kapitän das Radar wieder einmal auf 0,5 sm eingestellt. Er habe sehen können, dass MS ESTECLIPPER vor ihnen in der Mitte der Weiche gelegen habe. Er könne aber nicht genau sagen, wie die ESTECLIPPER in der Weiche gelegen habe, das habe das Radarbild nicht hergegeben. Er hätte aber nichts Ungewöhnliches feststellen können.

Der Lotse habe ihn dann gebeten, weiter nach Bb. zu gehen, um mit einem seitlichen Abstand von ca. 10 m zu den südlichen Dalben die ESTECLIPPER zu überholen. Der Lotse habe gleichzeitig die Geschwindigkeit weiter auf ca. 3,5 bis 4 kn reduziert.

Der Kapitän habe während der Weiterfahrt durch eigene Schätzung aus dem Fenster und mit dem Radar beobachtet, dass der Abstand der Bb.-Seite des eigenen Schiffes zu den südlichen Dalben bei max. 10 m geblieben sei.

MS ESTECLIPPER habe sich immer noch in der Mitte des Kanals befunden, als der Kapitän bereits die Hecklichter erkennen konnte. Er habe nicht bemerkt, ob die ESTECLIPPER sich in Bewegung befand, da er sich auch mehr auf den Abstand zwischen den Fahrzeugen und zum Südufer konzentriert habe.

Erst als die GERMA den beabsichtigten Passagepunkt erreicht habe und der Bug der GERMA nahezu querab vom Heck der ESTECLIPPER gewesen sei, habe der Kapitän bemerkt, dass sich das Heck der ESTECLIPPER schnell auf seine Kurslinie hin bewegt habe. Die erste Reaktion sei gewesen, das Ruder auf Hart Bb. zu legen. Aber kurz darauf, seiner Meinung nach nur wenige Sekunden später, nachdem sein Bug das Heck der ESTECLIPPER passiert habe, hätte er sich entschieden, das Ruder Hart Stb. zu legen, um nun die beiden Hecks frei zu halten. Allerdings hätten sich die Rudermanöver aufgrund der geringen Geschwindigkeit nicht wesentlich auf die Fahrtrichtung der GERMA ausgewirkt.

Das Heck des MS ESTECLIPPER habe sich inzwischen weiter südlich bewegt, so dass es schließlich die Stb.-Seite der GERMA auf Höhe der Vorkante Aufbauten getroffen habe. Dabei sei nicht nur der Kran an der Luke schwer beschädigt worden, sondern auch die Aufbauten, insbesondere die Kammer des Kapitäns.

Durch diesen Aufprall sei der GERMA ein Drehimpuls aufgezwungen worden, der den Bug der GERMA schließlich gegen die ESTECLIPPER drückte, so dass es dort wohl auch noch eine leichte Berührung gegeben habe.

Entsprechend der Forderung des Lotsen habe der Kapitän das Ruder wieder nach Bb. gelegt, um das Schiff auf den Kurs zurück zu bringen.

Der Kapitän habe weiterhin das Radar beobachtet und festgestellt, dass sich die ESTECLIPPER weiter gedreht habe, so dass sich ihr Heck immer mehr den Dalben der Südseite genähert habe und laut Radarbild schließlich ein Winkel von ca. 60° zur Kurslinie entstanden sei.

Sofort nach der Kollision sei der 1. Offizier auf der Brücke erschienen und die restlichen drei Besatzungsmitglieder seien an Deck gekommen. Es habe dann auch eine Kommunikation über UKW zwischen den Lotsen der GERMA und ESTECLIPPER gegeben, die der Kapitän aber wieder nicht verstanden habe, da sie auf Deutsch geführt worden sei. Der Motormann sei in den Maschinenraum gegangen, um nach Leckagen zu suchen und die Hauptmaschine zu prüfen. Er habe dann dem Kapitän berichtet, dass alles in Ordnung sei. Der Kapitän selbst habe

inzwischen die Rudermaschine geprüft und festgestellt, dass sie noch funktioniert habe.

Nach einiger Diskussion habe man dann beschlossen, nach Kiel zurückzukehren, da der Kapitän die erheblichen Schäden erst im Detail prüfen wollte, bevor er eine weitere lange Seereise unternehmen würde. In Absprache mit dem Lotsen der ESTECLIPPER und dem des entgegenkommenden Fahrzeuges habe man dann am Westende der Weiche gedreht und sei nach Kiel zurückgefahren.

4.1.2 Aussage des Lotsen

Die Aussagen des beratenden Lotsen an Bord des MS GERMA stimmen im Wesentlichen mit den Angaben des Kapitäns überein. Im Rahmen seiner Stellungnahme zu dem Entwurf des vorliegenden Untersuchungsberichtes hat der Lotse jedoch nochmals betont, dass nach seiner Auffassung eine hinreichende Absprache mit dem Lotsen der ESTECLIPPER über den geplanten Passiervorgang in der Weiche Schwartenbek erfolgt wäre. Die Anfrage der ESTECLIPPER, ob die GERMA genau wie MS AMICA gleich nach dem Verlassen der Schleuse überholen wolle, habe der Lotse verneint und darauf hingewiesen, dass man erst in der Weiche Schwartenbek an der ESTECLIPPER vorbeifahren werde.

4.2 Reiseverlauf des MS ESTECLIPPER

Das MS ESTECLIPPER befand sich auf der Reise von Gdynia nach Bremerhaven und erreichte am 13. Oktober 2003 gegen 04:30 Uhr MEZ die Schleusenanlage des Nord-Ostsee-Kanals in Kiel-Holtenau.

4.2.1 Aussagen des Kapitäns

MS ESTECLIPPER habe als erstes von drei Schiffen in der Schleuse gelegen. Es sei dort mit einem Lotsen und zwei Kanalsteuern besetzt worden. Um 04:55 Uhr sei die Schleuse in den NOK hinein verlassen worden. Während der Passage des Nordhafens habe die Verkehrszentrale NOK II der ESTECLIPPER mitgeteilt, dass in der Weiche Schwartenbek auf ein entgegenkommendes Fahrzeug zu warten wäre. Nach dieser Mitteilung habe sich der Lotse der GERMA über UKW gemeldet und gesagt, er bleibe bis zur Weiche hinter der ESTECLIPPER, um erst dann zu überholen. Da sie in eine kleinere Verkehrsgruppe eingestuft war, habe sie die Weiche passieren dürfen, ohne auf den Gegenverkehr warten zu müssen.

Während die Sicht in der Schleuse noch gut gewesen sei, habe sie sich nach dem Auslaufen immer mehr verschlechtert, so dass teilweise das eigene Vorschiff nicht mehr zu sehen gewesen sei. Er, der Kapitän, habe deswegen auf eine Sicht von 50 bis 100 m geschlossen.

Mit gestoppter Maschine und einer Fahrt von 3 km/h sei gegen 05:29 Uhr der Weichenanfang erreicht worden. Man habe mit einem leichten Rückwärtsmanöver die letzte Fahrt aus dem Schiff genommen. Im Weichenknick, bei den Dalben 26 - 28 habe das Schiff keine Fahrt mehr gemacht und nahezu parallel zu den Dalben gelegen. Die Beleuchtung der Dalben auf der Stb.-Seite sei zu sehen gewesen, die auf der Bb.-Seite nicht. Da das Schiff eine leichte Stb.-Drehung aufgenommen habe, sei beabsichtigt gewesen, mit Bb.-Ruder und Ganz Langsam Voraus die beginnende Drehung zu neutralisieren. In diesem Moment, um genau 05:33 Uhr, sei die Kollision mit den Aufbauten der GERMA am Heck der ESTECLIPPER erfolgt.

Der Kapitän der ESTECLIPPER ist der Meinung, dass die GERMA ohne weitere Absprache Fahrt aufgenommen habe, um die ESTECLIPPER an ihrer Bb.-Seite zu passieren.

Nach der Kollision sei die GERMA mit ihrer Stb.-Seite noch einmal leicht an die Bb.-Seite in Höhe der Bay 13 der ESTECLIPPER getrieben worden, was aber keinen weiteren Schaden verursacht habe. Eine sofortige Untersuchung am Achterschiff der ESTECLIPPER habe ergeben, dass kein Wassereintrich erfolgt sei. Aufgrund der unzureichenden Sichtverhältnisse seien lediglich zwei Beulen im Heckspiegelbereich feststellbar gewesen.

Nach einem Informationsaustausch der beteiligten Lotsen sowie der Verkehrszentrale sei entschieden worden, dass die ESTECLIPPER ihre Fahrt weiter fortsetzen und die GERMA vor Ort drehen und nach Kiel zurück fahren solle.

4.2.2 Aussagen des Lotsen

Die Aussage des beratenden Lotsen an Bord des MS ESTECLIPPER stimmt mit der des Kapitäns überwiegend überein. Der Lotse weist in seiner Stellungnahme zu dem Entwurf des vorliegenden Untersuchungsberichtes ausdrücklich darauf hin, dass es eine Absprache, nach der das MS GERMA in der Weiche Schwartenbek vorbeifahren sollte, zu keinem Zeitpunkt gegeben habe. Der Lotse bestätigt lediglich, dass MS GERMA angekündigt habe, bis zur genannten Weiche hinter der ESTECLIPPER bleiben zu wollen, nachdem auf ein Überholen im Nordhafen verzichtet worden war.

Des Weiteren ist der Lotse im Gegensatz zum Kapitän der Meinung, dass die Kollision erfolgt sei, noch bevor die ESTECLIPPER parallel zu den Dalben gelegen habe.

4.3 Darstellung aus der Sicht der VKZ II

Die Verkehrszentrale NOK II in Kiel-Holtenau war, wie üblich, mit einem Nautiker vom Dienst (NvD)/Verkehrslenker und einem Assistenten besetzt. Die von der Lenkung angegebenen Fahrdaten der beteiligten Schiffe bestätigen die oben genannten Aussagen. Laut der Tagebucheintragung hat die Verkehrszentrale durch den Lotsen des MS GERMA um 05:35 Uhr Kenntnis von der Kollision erhalten. Daraufhin sei die Wasserschutzpolizei informiert worden. Es wurde notiert, dass die

GERMA erhebliche Überwasserschäden erlitten habe und nach Kiel zurück fährt, ebenso, dass MS ESTECLIPPER um 06:01 Uhr die Reise nach Brunsbüttel fortsetzt. Die Auswertung der Tonaufzeichnungen der UKW-Gespräche mit der Verkehrszentrale ergibt keine anderen Erkenntnisse.

Die Frage, ob das geplante Überholmanöver mit der VKZ II abgesprochen gewesen sei, wurde mit der Begründung verneint, dass derartige Absprachen nicht erforderlich und nicht praxisnah wären.

4.4 Wetterbedingungen

Laut dem Wettergutachten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) lag Deutschland am 13. Oktober 2003 im Zentrum einer Hochdruckzone, die sich vom Nordmeer und Norwegen über Skagerrak und Kattegat und die westliche Ostsee bis zum Balkan erstreckte. Im Bereich des Hochs herrschten über Norddeutschland günstige Bedingungen für das verbreitete Auftreten von Frost in zwei Metern Höhe. Bei wolkenlosem Himmel und Schwachwind bzw. Windstille bildete sich während der zweiten Nachthälfte in Schleswig-Holstein verbreitet Nebel, der sich im Laufe des Vormittags wieder auflöste.

Die Analyse der Datengrundlagen ergab, dass am 13. Oktober 2003 gegen 05:30 Uhr auf dem Nord-Ostsee-Kanal bei der Weiche Schwartenbek Nebel mit Sichtweiten um 100 m herrschte.

5 SCHADENZUSAMMENFASSUNG/SCHADENSBILDER

MS ESTECLIPPER erlitt leichte Farbschäden. Am MS GERMA entstanden Sachschäden im Wert von ca. 100.000 Euro, die einen Werftaufenthalt notwendig machten. Personen- und Umweltschäden traten nicht auf.

Die folgenden Fotos des MS GERMA wurden freundlicherweise von der Wasserschutzpolizei zur Verfügung gestellt. Auf Bilder des MS ESTECLIPPER wurde wegen Geringfügigkeit verzichtet.



Abbildung 7: Schadensbild 1



Abbildung 8: Schadensbild 2

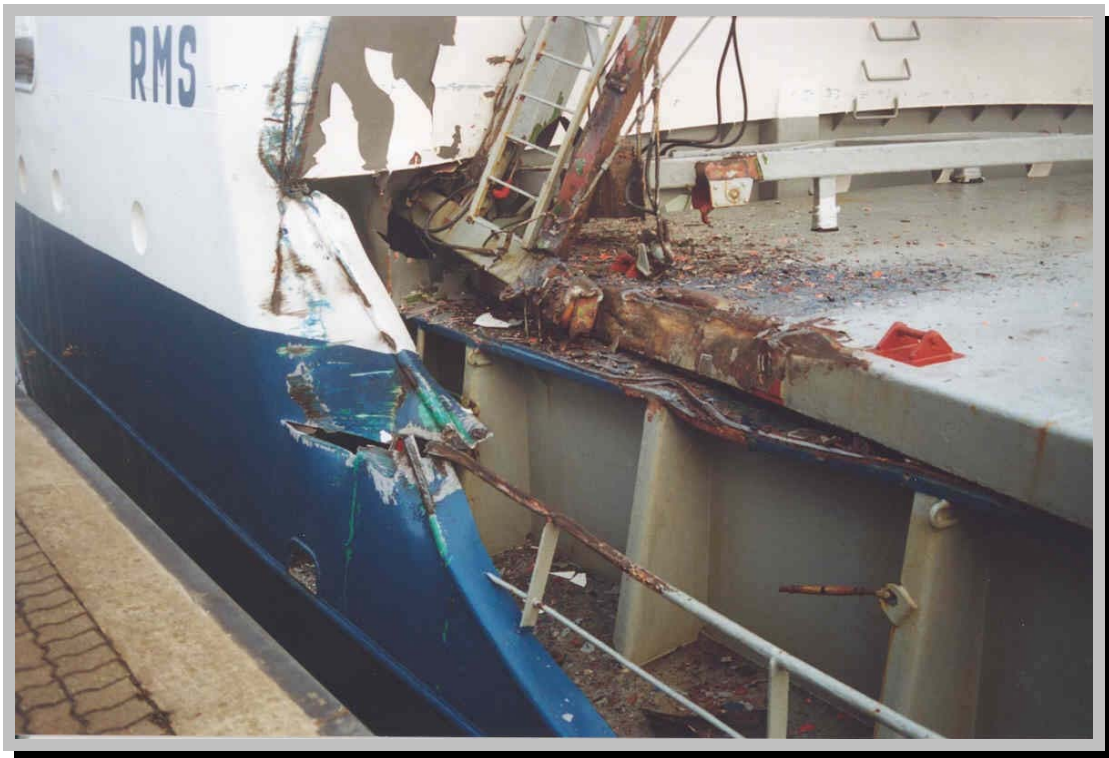


Abbildung 9: Schadensbild 3

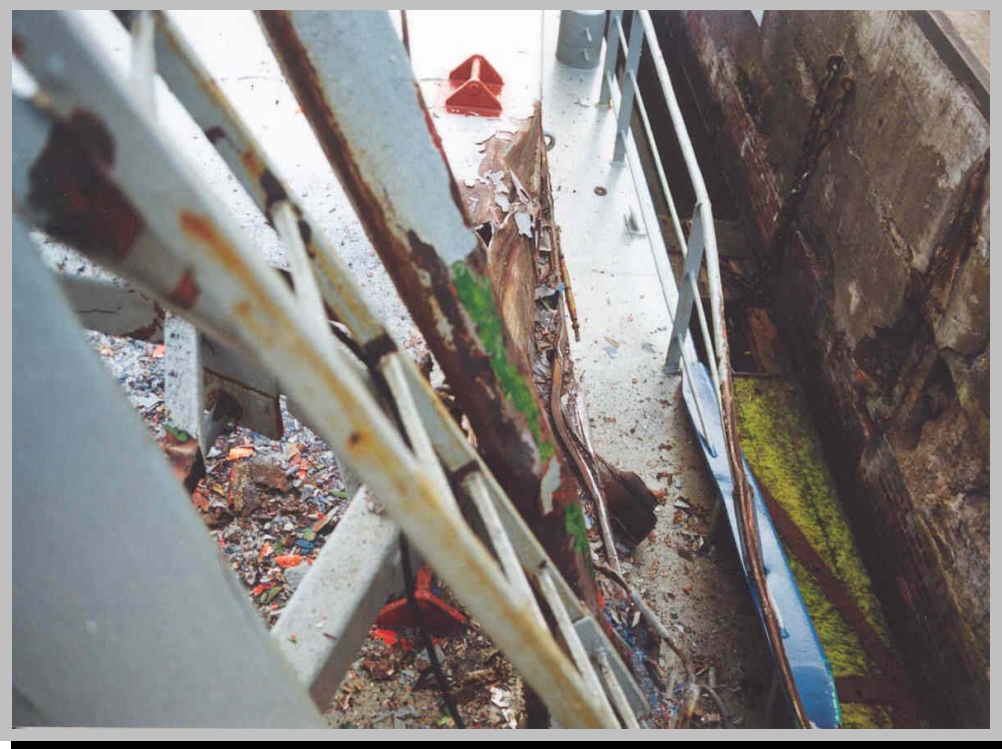


Abbildung 10: Schadensbild 4



Abbildung 11: Schadensbild 5



Abbildung 12: Schadensbild 6



Abbildung 13: Schadensbild 7

6 ANALYSE

Ursächlich für die Kollision ist im Ergebnis der Ermittlungen der BSU zum einen die unzureichende Abstimmung zwischen den beteiligten Schiffsführungen und Lotsen im Zusammenhang mit dem Passieren des MS ESTECLIPPER durch das MS GERMA (6.2).

Daneben kam es an Bord der GERMA zu weiteren Verstößen gegen bestehende Vorschriften (Brückenbesetzung; Ausguck), welche die Kollision zumindest begünstigt haben (6.3).

Schließlich müssen auch administrative Faktoren, insbesondere die Rolle der VKZ (Verkehrszentrale/-lenkung) im Rahmen der Koordinierung gefährlicher Annäherungen von Fahrzeugen im NOK im Allgemeinen und speziell hinsichtlich der hier zu analysierenden Kollision, kritisch hinterfragt werden (6.4).

Hinsichtlich der Beurteilung des Punktes 6.2 ist es zunächst notwendig, den zu beurteilenden Passiervorgang im Weichenbereich verkehrsrechtlich korrekt einzuordnen, um danach in einem weiteren Schritt die Anforderungen definieren zu können, die von den beteiligten Schiffsführungen und Lotsen insoweit zu beachten gewesen wären.

6.1 Rechtliche Einordnung des Passiervorgangs

Bei natürlicher Betrachtungsweise stellt sich das Passieren eines nicht vor Anker liegenden und nicht festgemachten Schiffes durch ein anderes Schiff in einem seitlich begrenzten Fahrwasser grundsätzlich als Überholen dar.

Das Überholen als solches ist im Bereich der Bundeswasserstraßen Regelungsgegenstand von § 23 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO), der in Abs. 3 verschiedene Situationen definiert, in denen das Überholen im Geltungsbereich der vorgenannten Verordnung verboten ist. Unter anderem ist nach Nr. 2 dieser Bestimmung *das Überholen an engen Stellen und in unübersichtlichen Krümmungen untersagt*.

In § 23 Abs. 4 SeeSchStrO werden anschließend, gleichsam als Einschränkung für das grundsätzliche Überholverbot in gefährlichen Bereichen, die zu beachtenden Verhaltensregeln für den Fall normiert, dass ein sicheres Überholen nur unter Mitwirkung des zu überholenden Fahrzeuges möglich ist:

„(4) Kann in einem Fahrwasser nur unter Mitwirkung des zu überholenden Fahrzeuges sicher überholt werden, so ist das Überholen nur erlaubt, wenn das zu überholende Fahrzeug auf eine entsprechende Anfrage oder Anzeige des überholenden Fahrzeuges hin eindeutig zugestimmt hat. Das überholende Fahrzeug kann abweichend von Regel 9 Buchstabe e Ziffer i der Kollisionsverhütungsregeln seine Absicht über UKW-Sprechfunk dem zu überholenden Fahrzeug mitteilen, wenn

- 1. eine eindeutige Identifikation der Kommunikationsteilnehmer erfolgt,*
- 2. eine eindeutige Absprache über UKW-Sprechfunk möglich ist,*

3. *durch die Wahl des UKW-Kanals sichergestellt wird, dass möglichst alle betroffenen Verkehrsteilnehmer die UKW-Absprache mithören können und*
4. *die Verkehrslage es erlaubt.*

Ist das zu überholende Fahrzeug einverstanden, so kann es seine Zustimmung abweichend von Regel 34 Buchstabe c Ziffer ii der Kollisionsverhütungsregeln über UKW-Sprechfunk geben und Maßnahmen für ein sicheres Passieren treffen. Liegen die Voraussetzungen für die Absprache über UKW-Sprechfunk nicht vor, gilt ausschließlich Regel 9 Buchstabe e der Kollisionsverhütungsregeln.“

Der § 23 Abs. 4 SeeSchStrO stellt nach alledem eine die Regel 9 Buchstabe e der Internationalen Kollisionsverhütungsregeln (KVR) für den Bereich der Seeschiffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland modifizierende Vorschrift dar, weil er Absprachen im Zusammenhang mit Überholmanövern über UKW ausdrücklich bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen gestattet. In den übrigen Fällen bleibt es aber grundsätzlich bei der uneingeschränkten Geltung von Regel 9 Buchstabe e KVR:

„e)

- (i) *Kann in einem engen Fahrwasser oder in einer Fahrrinne nur dann sicher überholt werden, wenn das zu überholende Fahrzeug mitwirkt, so muss das überholende Fahrzeug seine Absicht durch das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe c Ziffer i anzeigen. Ist das zu überholende Fahrzeug einverstanden, so muss es das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe c Ziffer ii geben und Maßnahmen für ein sicheres Passieren treffen. Im Zweifelsfall darf es die in Regel 34 Buchstabe d vorgeschriebenen Signale geben.*
- (ii) *Diese Regel befreit das überholende Fahrzeug nicht von seiner Verpflichtung nach Regel 13.“*

Die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung differenziert also zwischen gefährlichen Bereichen („enge Stellen und unübersichtliche Krümmungen“), in denen das Überholen verboten ist und solchen, in denen es eingeschränkt, nämlich unter Mitwirkung des zu überholenden Fahrzeuges unter Beachtung genau definierter Verhaltensregeln, sicher möglich und deshalb zulässig ist.

Wo die Grenze zwischen striktem Überholverbot und mitwirkungspflichtigem erlaubtem, sicherem Überholen gezogen werden muss, hat der Ordnungsgeber offen gelassen und somit der situationsabhängigen Entscheidung des Schiffsführers unterstellt.

Der Siebente Abschnitt der SeeSchStrO (§§ 41 ff.) enthält allerdings ergänzende Vorschriften für den NOK und in § 49 insbesondere für das Verhalten vor und in den sogenannten Weichengebieten. Dabei wird in der zuletzt genannten Norm zum einen auf den oben erwähnten § 23 Abs. 4 SeeSchStrO verwiesen. Von besonderer Bedeutung für die rechtliche Einordnung des Passiervorgangs im Weichengebiet des NOK ist aber § 49 Abs. 3:

„...Will ein Fahrzeug ein vor ihm an derselben Dalbenreihe liegendes und zur Weiterfahrt berechtigtes Fahrzeug überholen, haben sich die Fahrzeugführer nach

Maßgabe des § 23 Abs. 4 zu verständigen. Dies gilt auch, wenn in das Weichengebiet einlaufende Fahrzeuge die im Weichengebiet in gleicher Fahrtrichtung liegenden und zur Weiterfahrt berechtigten Fahrzeuge überholen wollen. Das Vorbeifahren an zur Weiterfahrt nicht berechtigten Fahrzeugen, die an den Dalben liegen, gilt nicht als Überholen.

Der Ordnungsgeber stuft also nur das Passieren zur Weiterfahrt berechtigter Fahrzeuge als Überholen mit den sich aus § 23 Abs. 4 SeeSchStrO ergebenden Konsequenzen ein. Im Gegensatz dazu gilt das Vorbeifahren an zur Weiterfahrt nicht berechtigten Fahrzeugen, die an den Dalben liegen, nicht als Überholen.

Damit werden ausdrücklich die in § 23 Abs. 4 SeeSchStrO aufgestellten Regeln für ein sicheres Überholen für die Fälle außer Kraft gesetzt, in denen Fahrzeuge im NOK an nicht zur Weiterfahrt berechtigten Fahrzeugen, die an den Dalben (in der Weiche) liegen, vorbeifahren.

Für die rechtliche Einordnung des Vorbeifahrens von MS GERMA an MS ESTECLIPPER ist also entscheidend, ob MS ESTECLIPPER bereits ordnungsgemäß an den Dalben gelegen hat, als MS GERMA den Passiervorgang einleitete. Nur für diesen Fall hätte es keiner für Überholvorgänge vorgeschriebenen Abstimmung über UKW im Sinne von § 23 Abs. 4 SeeSchStrO oder alternativ mittels Schallsignalen nach Regel 34 Buchstabe c in Verbindung mit Regel 9 Buchstabe e Ziffer (i) KVR bedurft.

(Anm.: Die gemäß § 49 Abs. 2 Satz 1 2. Alt. SeeSchStrO alternativ zum Einnehmen der Warteposition am Dalben vorgesehene Möglichkeit für das zur Weiterfahrt nicht berechnigte Fahrzeug, in der Nähe des Dalbens aufzustoppen und der durchgehenden Schifffahrt ausreichend Raum zu geben, wird allerdings von der Ausnahmevorschrift des oben zitierten § 49 Abs. 3 Satz 3 nicht erfasst. Dies ergibt sich aus dem insoweit eindeutigen Wortlaut, der allein auf die Fahrzeuge abstellt, „die an den Dalben liegen“. Daraus folgt, dass das bloße Aufstoppen in der Nähe der Dalben in Verbindung mit Raumgebemanövern keinesfalls von den oben genannten (kommunikativen) Erfordernissen im Zusammenhang mit der Durchführung von Überholmanövern befreit.)

Es steht aber im Ergebnis der Ermittlungen der BSU fest, dass das MS ESTECLIPPER noch nicht sicher an den Dalben gelegen hat. Objektive Anhaltspunkte, nach denen Schiffsführung und Lotse des MS GERMA von einer ordnungsgemäßen Einnahme der Warteposition am Dalben und insbesondere vom erfolgreichen Abschluss der hierzu notwendigen Manöver des MS ESTECLIPPER hätten ausgehen können, sind nicht ersichtlich.

Zwar verweisen Kapitän und Lotse der GERMA darauf, dass ihre Absicht, in der Weiche Schwartenbek an der ESTECLIPPER vorbeifahren zu wollen, an Bord der letztgenannten bekannt gewesen sei. Diese Ankündigung ist aber nach übereinstimmenden Aussagen aller Beteiligten nicht zeitnah im Zusammenhang mit der Einleitung des Passiervorganges erfolgt, sondern bereits beim Verlassen des Schleusenbereiches. Selbst wenn man - was der Lotse der ESTECLIPPER bestreitet - davon ausgeht, dass tatsächlich der Passiervorgang eindeutig abgesprochen worden war, so ist letztlich entscheidend, dass allein diese Absprache, insbesondere bei den widrigen Sichtverhältnissen nicht geeignet sein

konnte, an Bord der GERMA davon auszugehen, die ESTECLIPPER läge zum Zeitpunkt des geplanten Passiervorgangs ordnungsgemäß am Dalben.

Im Zweifel, insbesondere wegen der eingeschränkten Sichtverhältnisse, hätte deshalb schon aus Gründen allgemeiner Sorgfaltspflicht an Bord der GERMA von einem Überholvorgang im Sinne der §§ 49 Abs. 3 Satz 2, 23 Abs. 4 SeeSchStrO ggf. i.V.m. den Regeln 9 Buchstabe e Ziffer (i) und 34 Buchstabe c KVR ausgegangen werden müssen.

Daneben lässt sich auch aus Regel 9 Buchstabe e Ziffer (ii) i.V.m. *Regel 13 Buchstabe c KVR* für die Schiffsführung und den beratenden Lotsen die Verpflichtung entnehmen, in Zweifelsfällen von einem Überholmanöver auszugehen: „c) Kann ein Fahrzeug nicht sicher erkennen, ob es ein anderes überholt, so muss es dies annehmen und entsprechend handeln.“

Zwar dürfte die genannte Vorschrift auf Grund ihrer systematischen Stellung in den KVR in erster Linie der notwendigen Abgrenzung von Überholmanövern zu Annäherungen wegen entgegengesetzter oder kreuzender Kurse und den damit jeweils verbundenen Ausweichpflichten dienen. Die einschränkungslos formulierte Regel, im Rahmen von Annäherungen im Zweifel die besonderen Verhaltensmaßstäbe für Überholvorgänge Anwendung finden zu lassen, ermöglicht aber allgemein den Rückschluss, dass die KVR Überholmanövern in jedem Fall ein besonders hohes Gefahrenpotential beimisst.

Dies bedeutet wiederum, dass vom Sinn und Zweck der Regel 13 Buchstabe c jede (unklare) Passiersituation erfasst werden soll.

Demgemäß muss auch in Fällen des „Vorbeifahrens“ in Weichengebieten des NOK im Zweifel von Überholmanövern ausgegangen und entsprechend gehandelt werden.

6.2 Versäumnisse an Bord der beteiligten Schiffe

MS GERMA hätte dementsprechend die Verpflichtung gehabt, über UKW, zumindest aber mit den vorgeschriebenen Schallsignalen, das Vorbeifahren an MS ESTECLIPPER anzukündigen und anschließend vor der Einleitung der Passage das Einverständnis der ESTECLIPPER abzuwarten.

Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass das MS ESTECLIPPER, was an Bord der GERMA bekannt war, ein zur Weiterfahrt nicht berechtigtes Fahrzeug war. MS GERMA war allein auf Grund dieser Kenntnis noch nicht von den Verpflichtungen nach § 23 Abs. 4 SeeSchStrO (ggf. i.V.m. den Regeln 9 Buchstabe e Ziffer (i) und 34 Buchstabe c KVR) entbunden. Vielmehr bestand die Mitwirkungsbedürftigkeit von MS ESTECLIPPER am Passiervorgang und damit zwangsläufig die Verpflichtung von MS GERMA, die für einen Überholvorgang notwendigen Maßnahmen einzuleiten, denotwendig solange fort, bis das sichere Liegen von MS ESTECLIPPER am Dalben zweifelsfrei hätte angenommen werden können. MS GERMA hat aber weder über UKW noch alternativ mit den vorgeschriebenen Schallsignalen, seine Absicht zu überholen, kundgetan.

Wegen der unterbliebenen Ankündigung des bevorstehenden Überholmanövers wurden auf MS ESTECLIPPER die damit im Zusammenhang stehenden Gefahren offensichtlich nicht erkannt.

MS ESTECLIPPER war deshalb bei isolierter Betrachtungsweise auch nicht ausdrücklich aufgefordert, MS GERMA im Sinne von § 23 Abs. 4 S. 1 SeeSchStrO darauf hinzuweisen, dass die Manöver im Zusammenhang mit der Einnahme der Warteposition am Dalben noch nicht beendet waren.

Eine Hinweis- und/oder Warnpflicht der ESTECLIPPER ohne vorherige Aufforderung durch die GERMA bestand jedoch wegen der an Bord der ESTECLIPPER erkennbaren Anbahnung einer möglichen Gefahrensituation.

Zum einen war der Schiffsführung und dem Lotsen der ESTECLIPPER auf Grund der früher erfolgten Absprachen prinzipiell bekannt, dass die GERMA in der Weiche Schwartenbek vorbeifahren wollte, was die ESTECLIPPER zur besonderen Aufmerksamkeit und ggf. zu Warnmaßnahmen, gerichtet an MS GERMA, hätte zwingen müssen. Außerdem musste die nach wie vor bestehende Passierabsicht der GERMA auch im Rahmen der kontinuierlichen Radarbildauswertung erkannt werden.

Daneben bestand für MS ESTECLIPPER, aber auch für MS GERMA, schon wegen der allgemeinen Regeln für die Signalgebung aus der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und der KVR die Verpflichtung, die dort genannten Maßnahmen zu ergreifen.

Dies bedeutet, dass MS ESTECLIPPER spätestens in dem Moment, als die Annäherung der GERMA an Hand des Radars offenkundig wurde, verpflichtet war, gemäß § 6 Abs. 1 SeeSchStrO i.V.m. Anlage II.2 Nr. 2.1 das Allgemeine Gefahr- und Warnschallsignal (ein langer Ton, vier kurze Töne - ein langer Ton, vier kurze Töne) zu geben, um deutlich zu machen, dass die Warteposition am Dalben noch nicht ordnungsgemäß eingenommen worden war. Zumindest aber bestand die Pflicht, mit dem (allgemeinen) Achtungssignal (ein langer Ton) auf drohende Gefahren hinzuweisen. Die Verpflichtung zur Abgabe des Achtungssignals war dabei sogar doppelt begründet, zum einen wegen der „besonderen Verkehrslage“ im Sinne von § 6 Abs. 1 SeeSchStrO i.V.m. Anlage II.2 Nr. 1.2.1, daneben aber auch wegen der verminderten Sicht (Anlage II.2 SeeSchStrO Nr. 3.1.1).

Alternativ zu den vorgenannten nationalen Regeln zur Schallsignalgebung bestand im Übrigen auch aus Regel 35 (Schallsignale bei verminderter Sicht) und Regel 36 (Aufmerksamkeitssignale) die Verpflichtung für MS ESTECLIPPER und MS GERMA, Schallsignale abzugeben.

6.3 Sonstige Verstöße gegen bestehende Vorschriften

Im Rahmen der Untersuchung wurde festgestellt, dass an Bord des MS GERMA die einschlägigen Brückenbesetzungsvorschriften nicht eingehalten wurden. Neben dem Kapitän und dem Lotsen hätte auch ein Rudergänger auf der Brücke sein müssen.

Diese Verpflichtung bestand unabhängig davon, dass die GERMA aufgrund ihrer Abmessungen in die Verkehrsgruppe 2 eingeordnet wurde und grundsätzlich mit einer Selbststeueranlage fahren darf, denn in § 30 Abs. 2 Nr. 3 SeeSchStrO heißt es:

„...bei Gebrauch einer Selbststeueranlage hat sich ein Rudergänger in der Nähe des Ruders aufzuhalten...“

In den Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord zur Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung zu § 42 Abs. 4 SeeSchStrO (Verwendung automatischer Steuer- oder Kabelfernbedienungsanlagen auf dem Nord-Ostsee-Kanal) wird das Erfordernis für einen Rudergänger näher definiert:

„24.1 Automatische Steueranlagen dürfen nur von Fahrzeugen ... der Verkehrsgruppen 1 und 2 unter den in Nummer 24.2 aufgeführten Voraussetzungen verwendet werden.

24.2 Die Verwendung automatischer Steueranlagen ist nur gestattet, wenn ... eine Sichtweite von 2 Seemeilen nicht unterschritten wird und rechtzeitig vor einem Begegnungs- oder Überholvorgang auf Handbetrieb umgeschaltet wird.“

Darüber hinaus fehlte der nach Regel 5 KVR zwingend vorgeschriebene Ausguck, der wegen der vorherrschenden Sichtverhältnisse besonders dringend erforderlich gewesen wäre.

So ergibt sich aus dem STCW-Gesetz Teil 3 „Wachdienst auf See“ – Teil 3-1 „Zu beachtende Grundsätze für die Brückenwache“ folgendes:

- *„In Übereinstimmung mit Regel 5 der Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See muss jederzeit ein gehöriger Ausguck gehalten werden...“ (Absatz 13)*
- *„Der Ausguck muss in der Lage sein, sich ganz seiner Aufgabe zu widmen...“ (Absatz 14)*
- *„Die Funktionen des Ausgucks und des Rudergängers sind getrennt wahrzunehmen... Der Nautische Wachoffizier kann bei Tag den Ausguck allein versehen...“ (Absatz 15)*
- *„Bei der Feststellung, ob die Zusammensetzung der Brückenwache ausreichend ist, um einen gehörigen Ausguck ständig halten zu können, muss der Kapitän alle einschlägigen Faktoren berücksichtigen Sichtverhältnisse ... Verkehrsdichte und sonstige Aktivitäten in dem Gebiet, in dem das Fahrzeug verkehrt...“ (Absatz 16)*

Auf die aufgeführten Versäumnisse hinsichtlich der Brückenbesetzung hätte der Lotse der GERMA den Kapitän vor Übernahme der Lotstätigkeit hinweisen müssen. (§ 8 der Verordnung über die Seelotsreviere und ihre Grenzen (Allgemeine Lotsverordnung – ALV)

„Durchführung der Lotstätigkeit

...

„(2) Der Seelotse kann eine Lotsung wegen Unzumutbarkeit ablehnen, wenn das Schiff oder dessen Ausrüstung schwerwiegende Mängel aufweist oder die Besatzung nicht ausreicht...“

Der Lotse hat in seiner Stellungnahme zum Entwurf des vorliegenden Untersuchungsberichtes allerdings betont, dass er beim Betreten des Schiffes mehrere Besatzungsmitglieder an Deck gesehen habe und er deshalb davon ausgegangen sei, eines von ihnen werde als Ausguck seinen Dienst von der Back des Schiffes aus versehen.

(Anm.: Die Positionierung des Ausgucks auf der Back ist bei verminderter Sicht grundsätzlich vorteilhaft, da er seine Aufgaben (sehen und hören) im Vorschiffsbereich effizienter wahrnehmen kann. Bedingung ist allerdings die uneingeschränkte Kommunikationsmöglichkeit zwischen der Brücke und dem Vorschiff. (vgl. hierzu auch Hilgert/Schilling, Kommentar zur KVR, S. 20 ff. zur Regel 5 KVR „Ausguck“)

6.4 Administrative Faktoren

Bemerkenswert ist zunächst, dass die Verkehrszentrale NOK II (VKZ) nicht in die Kommunikation im Zusammenhang mit dem (geplanten) Passiervorgang zwischen MS GERMA und MS ESTECLIPPER eingebunden war.

Gemäß der „Verwaltungsvorschrift der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (VV-WSV 2408) mit ergänzender VV-WSD Nord 24-2 für den Betrieb der Verkehrszentralen NOK I und NOK II von 1999“ hat der Nautiker vom Dienst (NvD) am Nord-Ostsee-Kanal nicht nur beratenden Status, sondern verantwortet den gelenkten Schiffsverkehr auf dem NOK. Da der Schleusenbereich bis zur Weiche Schwartenbek radarüberwacht ist, erscheint es sinnvoll, wenn die VKZ gerade bei verminderter Sicht auf gefährdende Annäherungen eingeht, um ihre Aufgabe des Lenkens des Verkehrs verantwortungsbewusst wahrzunehmen. Die entsprechende Verpflichtung der VKZ ergibt sich im Übrigen aus § 20 der genannten Verwaltungsvorschrift: *„Handlungsbedarf im Linienverkehr“*

„Im Linienverkehr ist grundsätzlich Handlungsbedarf seitens der Verkehrszentrale gegeben, wenn...ein sicheres Passieren aufgrund der besonderen Bedingungen nicht erwartet werden kann...“

...

Zur Feststellung sind hierzu die verfügbaren Hilfsmittel zu gebrauchen. Beim Gebrauch der Radaranlagen, einschl. der Schiffsdatenverarbeitungsanlage, sind insbesondere folgende Funktionen zu nutzen:

- Weg/Zeit-Diagramm,
- Vorausvektoren,
- Simulationen zukünftiger Verkehrsentwicklungen,
- Abfragen von Passagedaten.“

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau, welches für den Betrieb der VKZ NOK II zuständig ist, sowie die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord als übergeordnete Behörde haben zu der Frage einer möglichen Einflussnahme der Verkehrszentrale auf sich anbahnende gefährliche Annäherungen übereinstimmend Stellung genommen. Beide Behörden weisen darauf hin, dass

- die im NOK nur teilweise installierten Radaranlagen technisch nicht die Möglichkeit böten, die genaue Lage und Position von Fahrzeugen oder den Ablauf kritischer Situationen zu erkennen;
- die Positionsermittlung ausschließlich dem Zweck diene, den Standort der Fahrzeuge in Längsrichtung anzuzeigen und damit zu erkennen, ob Fahrzeuge sich innerhalb der Weichengrenzen befinden oder nicht.

Wegen dieser eingeschränkten Funktionalität der Radarüberwachung, die im Übrigen durch deren Vergangenheitsbezogenheit, die kanalspezifisch engen Passierabstände und unvermeidbare Abschattungseffekte im Nahbereich begrenzt wird, sei es nicht möglich, gefährliche Situationen zu erkennen oder gar in Verkehrsabläufe auf Basis von Erkenntnissen aus dem Radar verkehrslenkend einzugreifen.

Weiterhin wird von den genannten Behörden betont, dass der Nautiker vom Dienst auf Grund seiner ihm möglichen Maßnahmen (Verkehrsablaufsteuerung) davon habe ausgehen können, dass der Verkehr sicher ablaufe.

Ein Handlungsbedarf der Verkehrszentrale wird schließlich unter Verweis auf §§ 21 und 24 der oben genannten VV-WSV 2408 verneint:

Aus § 21 Abs. 1 folge das Gebot, dass Folgerungen aus unzulänglichen Informationen, insbesondere aus unzulänglichen Radarinformationen, unterbleiben müssten. Aus § 24 ergäbe sich außerdem die Verantwortlichkeit der Schiffsführung und vor allem die Anforderung, dass in Bereichen, in denen Manöver von Schiffen nicht mehr im Hinblick auf den angestrebten Erfolg analysiert werden können, seitens der VKZ nicht in das Fahrverhalten eingegriffen werden dürfe.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt hält die Einbeziehung der VKZ in alle Passiervorgänge bei der vorhandenen Ausstattung, der Besetzung der Wachen, den bereits vorhandenen Aufgaben der Verkehrslenkung und -regelung für weder leistbar noch angemessen. Nur die vor Ort befindlichen Schiffsführungen sowie ggf. die beratenden Lotsen hätten einen unmittelbaren Überblick über die jeweils aktuelle lokale Verkehrssituation.

Die vorgenannten Erwägungen, nach denen allein gestützt auf Radarinformationen keine verlässliche Lagebildauswertung inklusive des Erkennens möglicher Gefahren und Störungen und darauf aufbauender Verkehrslenkungsmaßnahmen möglich ist, sind für sich allein betrachtet nicht zu beanstanden.

Zu beachten ist aber, dass es neben den Erkenntnissen der Radarbildauswertung weitere Faktoren gibt, die im Rahmen der Lagebildauswertung herangezogen werden können und müssen, um mögliche Gefahren und Störungen rechtzeitig zu erkennen.

Demgemäß werden in § 18 VV-WSV 2408 unter anderem die „Verfügbarkeit und Qualität anderer technischer Hilfsmittel“ und „Kommunikationsprobleme“ ausdrücklich als Randbedingungen einer ordnungsgemäßen Lagebildauswertung genannt.

In § 24 VV-WSV 2408 ist im Übrigen, worauf oben bereits hingewiesen wurde, zwar das Verbot an die VKZ enthalten, bei unklaren Situationen in das Fahrverhalten einzugreifen, gleichzeitig wird aber festgelegt, dass Warnungen an die betroffenen Schiffsführungen hiervon unberührt bleiben.

Bei Berücksichtigung der bestehenden Gesetzes- und Verordnungslage und unter Zugrundelegung des tatsächlichen Geschehensablaufes bleibt demnach festzuhalten, dass der Nautiker vom Dienst durchaus die Möglichkeit hatte, auf den Passiervorgang frühzeitig gefahrreduzierend einzuwirken. Insbesondere wegen der unzureichenden optischen Sichtverhältnisse hätte über UKW bei den beteiligten Fahrzeugen nachgefragt werden können, ob das beabsichtigte Vorbeifahren in der

Weiche Schwartenbek ausreichend abgesprochen worden ist bzw. wie sich der aktuelle Stand des Passiervorganges darstellt.

Die von der BSU als zusätzliche Informationsquelle für den NvD angedachte Ausrüstung der Weichen mit Videotechnik wurde von den zuständigen Behörden als wenig praktikabel zurückgewiesen. Tatsächlich kann der Einsatz entsprechender Kameras keine vollumfängliche und stets verlässliche Informationsbasis für den Verkehrsfluss im jeweiligen Weichengebiet liefern. Andererseits wäre die Videoüberwachung aber in jedem Fall eine sinnvolle Ergänzung der sonstigen Informationsmöglichkeiten, wobei deren Kosten sich z.B. im Vergleich zu denjenigen für unaufklärbare Sachschäden in vertretbaren Grenzen bewegen dürften.¹

Abschließend soll an dieser Stelle – im Vorgriff auf die nachfolgende Sicherheitsempfehlung zur Änderung der Überholvorschriften in den Weichengebieten des NOK – auf die diesbezügliche Stellungnahme der zuständigen Behörden eingegangen werden.

Es wird insoweit geltend gemacht, dass sich wegen der besonderen Verhältnisse im NOK (Einteilung der Fahrzeuge in verschiedene Verkehrsgruppen und darauf aufbauende Überholverbote) die fragliche Regelung in der Praxis ohne zusätzlichen Aufwand an Kommunikation oder Schallsignalen bewährt habe.

Diese Einschätzung muss spätestens bei Berücksichtigung des diesem Untersuchungsbericht zu Grunde liegenden Seeunfalls in Zweifel gezogen werden.

¹ Siehe dazu auch THB vom 29. Juni 2004 Seite 13
„Erste IMO-ISPS-C.C.T.V.-Sicherheits-Systeme im Einsatz“
(Hersteller und Installation von Video-Überwachungssystemen)

6.5 Zusammenfassung der Analyse

1. Es erfolgte zwischen MS ESTECLIPPER und MS GERMA **nur eine Absprache** für das Vorbeifahren der GERMA an der vor Signal liegenden ESTECLIPPER. Diese Absprache erfolgte ca. **20 Minuten vor dem Ereignis**. Die Verkehrszentrale wurde darüber nicht informiert.
2. Unmittelbar vor dem Vorbeifahren wurden **keine Schallsignale** gegeben, weder von MS ESTECLIPPER, das seine Manöver noch nicht abgeschlossen hatte, noch von MS GERMA, dessen Schiffsführung allein aufgrund der optischen Sichtverhältnisse nicht wissen konnte, ob die ESTECLIPPER ihre notwendigen Maßnahmen für die sichere Passage der GERMA abgeschlossen hatte.
3. Die Verkehrszentrale wäre mittels des Radarbildes in der Lage gewesen, die Situation zu beobachten und sich über UKW rechtzeitig in das Geschehen einzubringen, um ihrer Verantwortung für den Kanalverkehr gerecht zu werden.
4. Die Brücke des MS GERMA war, nur mit Kapitän und Lotsen, unterbesetzt. Es fehlten nachweislich der Rudergänger und ein Ausguck.
5. Der Lotse an Bord der GERMA hätte auf das Fehlen des Rudergängers hinweisen müssen.
6. Es ist ein dringender Regelungsbedarf für unklare Passiersituationen in den Weichengebieten des NOK sichtbar geworden, da lediglich der Begriff des Überholens ausreichend definiert ist, nicht aber der des Vorbeifahrens an vor Signal liegenden Fahrzeugen, bei denen nicht geklärt ist, ob sie ihre Warteposition am Dalben bereits erreicht haben, insbesondere also bei verminderten Sichtverhältnissen und Gegenverkehr.

7 SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN

- Die Kommunikation Schiff-Schiff und Schiff-VKZ-Schiff, insbesondere während der Passage des Nord-Ostsee-Kanals, muss der Situation entsprechend intensiviert werden.
- Alle Schiffsführungen sind aufgefordert, ihre Wachdienste so einzurichten, dass sie den Vorschriften entsprechend durchgeführt werden.
- Die Lotsen werden aufgefordert, auf die vorschriftsmäßige Brückenbesetzung hinzuwirken und gegebenenfalls die VKZ über Unterbesetzungen zu informieren, um letzteren die Möglichkeit zu geben, eine Weiterfahrt des Schiffes zu verhindern.
- Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist gefordert, den Regelungsgehalt von § 49 Abs. 3 SeeSchStrO zu überprüfen. Es ist insbesondere nicht ohne weiteres nachvollziehbar, das Vorbeifahren in Weichengebieten des NOK an zur Weiterfahrt nicht berechtigten Fahrzeugen anders zu behandeln, als das Vorbeifahren an zur Weiterfahrt berechtigten Fahrzeugen, bei objektiv gleichem Gefährdungspotential. In Zweifelsfällen besteht für die Schiffsführung des vorbeifahrenden Fahrzeugs die grundsätzliche Schwierigkeit, kurzfristig entscheiden zu müssen, ob sie die Regeln für Überholmanöver einhalten muss oder nicht. Diese Probleme können nur dadurch aufgelöst werden, indem sämtliche hier behandelte Passiervorgänge im NOK unter Vermittlung der VKZ stattfinden.
- Es ist bekannt, dass die Modernisierungsmaßnahmen am NOK zu einem Abbau der Weichenbediensteten führt und diese lediglich teilweise durch Radaranlagen ersetzt werden sollen, die durch die Verkehrszentralen überwacht werden. Die Radardarstellungen bieten jedoch nicht die Möglichkeit, die Lage bzw. Position der Fahrzeuge oder den Ablauf einer kritischen Situation auf dem NOK zu erkennen. Als zusätzliches Informationsmedium wären Videokameras hilfreich. Diese böten im Übrigen eine Möglichkeit, beispielsweise die Verursacher von Schäden an Dalben usw. leichter zu ermitteln.

QUELLENANGABE

Der Untersuchungsbericht bezieht sich auf die Ermittlungen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, der Wasserschutzpolizei Rendsburg, der Wasser- und Schifffahrtsämter Kiel-Holtenau und Brunsbüttel sowie auf

- Schriftliche Erklärungen/Stellungnahmen Schiffsführung
- Fachbeitrag der WSD Nord
- Stellungnahmen zum Berichtsentwurf durch die WSD-N, WSA Kiel-Holtenau, Lotsen und Kapitän MS GERMA
- Amtliches Wettergutachten Deutscher Wetterdienst (DWD)
- Zeugenaussagen der Lotsen
- Karte des Nord-Ostsee-Kanals - Hrsg. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord – Kartenstelle – 1995,
- Skizze des NOK – WSD Nord,
- Foto Ausweiche Schwartenbek – WSA Kiel-Holtenau
- Schiffsfotos MS ESTECLIPPER und MS GERMA – Foto Hasenpusch
- Hilgert/Schilling, Kollisionsverhütung auf See – Ein Kommentar der internationalen Kollisionsverhütungsregeln (KVR), Hanseatischer Verkehrsverlag Rostock