



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

## **Summarischer Untersuchungsbericht 299/08**

**Schwerer Seeunfall**

**Kollision zwischen Fähre LABOE und  
Segelyacht RØDE ORM  
am 21. Juni 2008  
auf der Kieler Förde**

16. März 2009

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 16. 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.

Der vorliegende Bericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 19 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungsberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

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

Leiter: Jörg Kaufmann  
Tel.: +49 40 31908300  
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 31908340  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

## Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS.....	5
2	UNFALLORT.....	6
3	SCHIFFSDATEN.....	7
3.1	LABOE .....	7
3.1.1	Foto .....	7
3.1.2	Daten.....	7
3.2	RØDE ORM.....	8
3.2.1	Foto .....	8
3.2.2	Daten.....	8
4	UNFALLHERGANG .....	9
4.1	Fahrt der LABOE .....	9
4.2	Fahrt der RØDE ORM .....	9
4.3	Weitere Ereignisse .....	10
5	UNTERSUCHUNG.....	12
5.1	LABOE .....	12
5.1.1	Schiff .....	12
5.1.2	Besatzung .....	12
5.1.3	Fahrplan .....	12
5.2	RØDE ORM.....	14
5.2.1	Besatzung .....	14
5.2.2	Fahrtverlauf .....	14
5.3	Zeugen .....	14
5.4	Zusammenstoß .....	16
5.5	Verkehrsregeln .....	18
5.5.1	Beide Fahrzeuge .....	18
5.5.2	LABOE .....	19
5.5.3	RØDE ORM.....	20
5.6	Fahrwasser.....	20
5.7	Regatta.....	23
5.7.1	Erlaubnis Hafenamt Kiel .....	24
5.7.2	Auflagen und Bedingungen des Hafenamtes Kiel .....	24
5.7.3	Genehmigung WSA Lübeck .....	24
5.7.4	Auflagen und Bedingungen des WSA Lübeck.....	25
6	FAZIT .....	28
7	QUELLENANGABEN.....	29

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Seekarte mit Unfallposition .....	6
Abbildung 2: LABOE.....	7
Abbildung 3: RØDE ORM.....	8
Abbildung 4: Eingedrückte Planken der RØDE ORM im Unterwasserbereich.....	11
Abbildung 5: Kieler Förde mit Unfallposition .....	13
Abbildung 6: Ausgangsbild, im Hintergrund LABOE und RØDE ORM .....	15
Abbildung 7: Vergrößerung des Bildausschnitts aus Abbildung 6 .....	15
Abbildung 8: Nochmalige Vergrößerung des Bildausschnitts aus Abbildung 6 .....	16
Abbildung 9: Kollision LABOE mit RØDE ORM .....	17
Abbildung 10: LABOE mit Restfahrt voraus.....	17
Abbildung 11: Verlauf des Nebenfahrwassers in der südlichen Kieler Förde .....	21
Abbildung 12: Seekartenausschnitt aus Seekarte 34 .....	22
Abbildung 13: Bahnkarte der Regatta .....	26
Abbildung 14: Lage der Bahnmarken .....	26

## 1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 21. Juni 2008 befuhr die Fähre LABOE fahrplanmäßig die Kieler Förde. Um 11:52 Uhr<sup>1</sup> legte sie vom Anleger „Bellevue“ ab. Von hier sollte der am östlichen Ufer liegende Anleger „Mönkeberg“ angelaufen werden. Der Schiffsführer befand sich allein auf der Brücke und steuerte die Fähre nach Sicht.

Neben vielen anderen Sportbooten segelte auch die Mannschaft der RØDE ORM mit ihrer Segelyacht in diesem Bereich der Kieler Förde. Sie beabsichtigte, am zweiten Start zur Regatta „Klassiker Rendezvous 2008 zur Kieler Woche“ teilzunehmen.

Während eines Segelmanövers achtete die Besatzung der RØDE ORM nicht auf die herannahende LABOE. Der Schiffsführer der Fähre sah die Situation als noch ungefährlich an. Schließlich drehte die RØDE ORM jedoch in den Kurs der Fähre. Ein Stopp-Manöver der LABOE reichte nicht aus und beide Fahrzeuge kollidierten.

Die Yacht wurde dabei durch den Bugwulst der Fähre so stark im Vorschiffsbereich getroffen, dass sie, unmittelbar nachdem die Besatzung der Yacht auf ein Schlauchboot übergestiegen war, versank.

Die RØDE ORM wurde später geborgen. An der LABOE entstand kein Schaden. Unter Fahrgästen und Besatzung gab es keine Verletzten.

Der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) wurde nichts über einen Umweltschaden bekannt.

---

<sup>1</sup> Alle Zeiten im Bericht in Mitteleuropäischer Sommerzeit

## 2 Unfallort

Art des Ereignisses:      Schwere Seeunfall, Kollision zwischen Fähre und Segelyacht, Untergang der Yacht  
 Datum/Uhrzeit:            21. Juni 2008, 11:55 Uhr  
 Ort:                            Kieler Förde, Höhe Seebad Düsternbrook  
 Breite/Länge:               $\varphi 54^{\circ}20,78'N \quad \lambda 010^{\circ}09,63'E$

Ausschnitt aus Seekarte 34, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

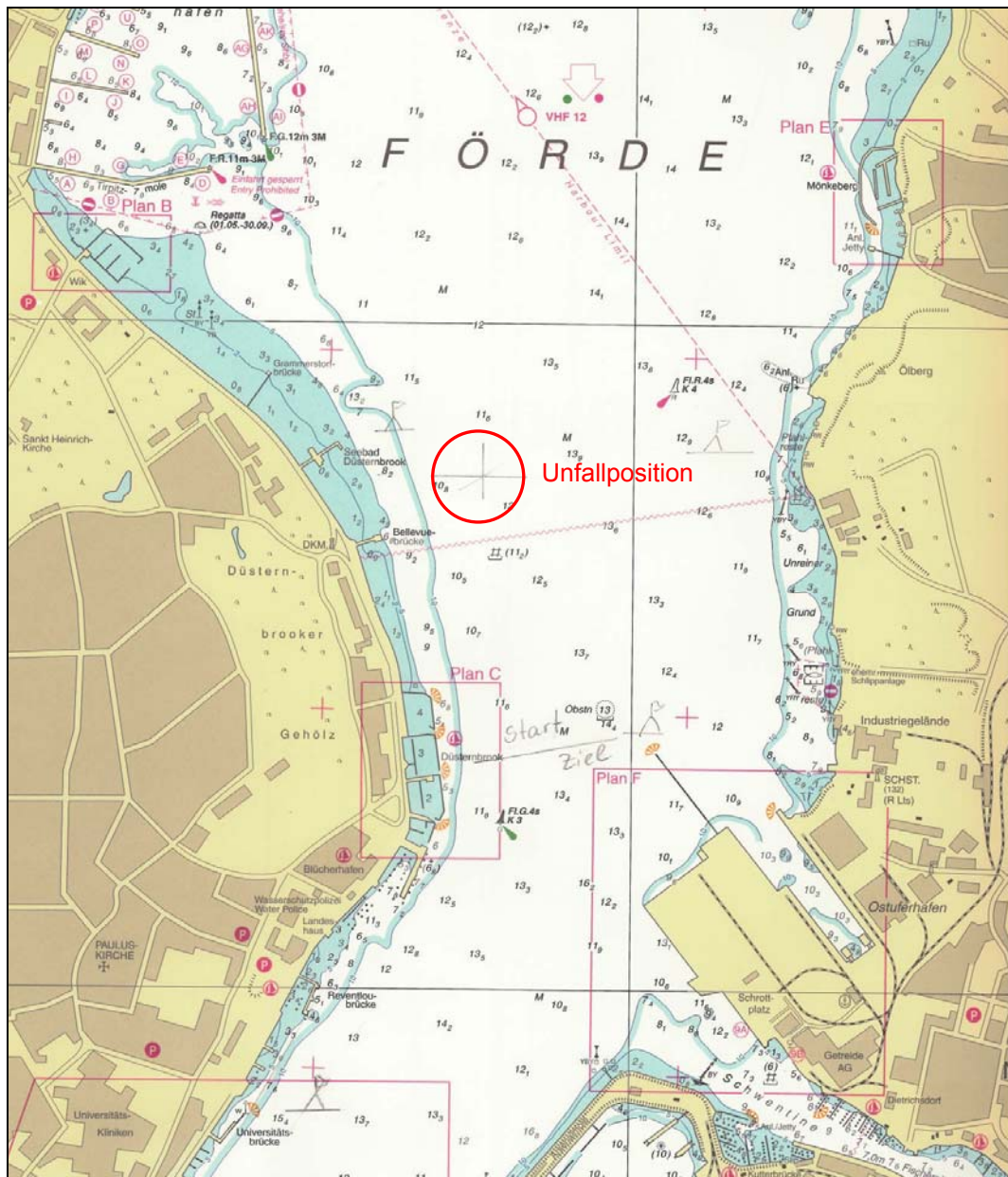


Abbildung 1: Seekarte mit Unfallposition

### 3 Schiffsdaten

#### 3.1 LABOE

##### 3.1.1 Foto



Abbildung 2: LABOE

##### 3.1.2 Daten

Schiffsname:	LABOE
Schiffstyp:	Tagesausflugsschiff
Nationalität/Flagge:	Bundesrepublik Deutschland
Heimathafen:	Kiel
IMO-Nummer:	8400086
Unterscheidungssignal:	DJNM
Reederei:	Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH
Baujahr:	1984
Bauwerft/Baunummer:	Paul Lindenau GmbH & Co.KG / 215
Klassifikationsgesellschaft:	Schiffsuntersuchungskommission Hamburg
Länge ü.a.:	32,65 m
Breite ü.a.:	7,86 m
Bruttoraumzahl:	266
Tragfähigkeit:	50 t
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	2,55 m
Maschinenleistung:	250 kW, rechtsdrehender Festpropeller
Hauptmaschine:	1 x MWM 440/6
Geschwindigkeit:	10 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Anzahl der Besatzung:	3
Anzahl der Passagiere:	ca. 250

## 3.2 RØDE ORM

### 3.2.1 Foto



Abbildung 3: RØDE ORM

### 3.2.2 Daten

Schiffsname:	RØDE ORM
Schiffstyp:	Segelyacht, Typ Nympe I, 5,5 KR
Nationalität/Flagge:	Bundesrepublik Deutschland
Heimathafen:	Kiel
Baujahr:	1964
Bauwerft:	Staack Werft, Lübeck
Länge ü.a.:	9,95 m
Länge der Wasserlinie:	6,60 m
Breite ü.a.:	2,95 m
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	1,45 m
Verdrängung:	6,5 t
Maschinenleistung:	16 kW
Hauptmaschine:	Einbaumaschine, Diesel
Segelfläche:	35 m <sup>2</sup>
Werkstoff des Schiffskörpers:	Mahagoni
Anzahl der Besatzung:	3



## 4 Unfallhergang

### 4.1 Fahrt der LABOE

Die Fähre LABOE wurde am 21. Juni 2008 um 10:45 Uhr am Ponton der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel durch den Schiffsführer und zwei Matrosen besetzt.

Nach einem erfolgreichen Test der Steuer- und Bedienelemente habe das Schiff um 11:05 Uhr abgelegt und zum Anleger „Bahnhof“ verholt. Dort seien ca. 200 Fahrgäste an Bord gekommen. Die LABOE habe um 11:30 Uhr mit der fahrplanmäßigen Fahrt begonnen. Ohne Zwischenfälle seien die Anleger „Seegarten“, „Reventlou“ und „Bellevue“ angelaufen worden. Der Schiffsführer habe die LABOE nach Sicht geführt. Aufgrund der Kieler Woche und der in diesem Rahmen stattfindenden Regatten und anderen Veranstaltungen hätten sich zahlreiche Sportboot auf der Innenförde befunden. Der Wind habe mit ca. 4 Bft aus westlicher Richtung geweht.

Um 11:52 Uhr habe die LABOE vom Anleger „Bellevue“ abgelegt. Nach dem Ablegen sei das Schiff auf einen Kurs von 065° gebracht worden, um zunächst die Tonne K 4 anzusteuern. Das Schiff sei mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren.

Der Schiffsführer habe sorgfältig den Nahbereich beobachtet. Einen Strich an Backbord habe er in einem Abstand von 100 m zwei Segler ausgemacht. Beide Segler seien mit einem Abstand von ca. 20 bis 30 m zueinander in südwestliche Richtung gefahren. Aufgrund der Segelstellung und der tief geschnittenen Segel habe der Schiffsführer keine Personen an Deck ausmachen können.

Die LABOE habe ihren Kurs beibehalten und sei mit einer Geschwindigkeit von ca. 5 bis 6 kn gefahren. Unter der Annahme, dass alle Fahrzeuge ihren Kurs beibehielten, habe für den Schiffsführer keine Kollisionsgefahr bestanden. Die Segler hätten an der Backbordseite der LABOE passieren sollen. Dennoch sei durch den Schiffsführer die Situation aufmerksam beobachtet worden.

Ca. 30 m vor dem Bug der LABOE habe einer der Segler plötzlich seinen Kurs nach Backbord, und damit vor den Bug der LABOE, geändert. Der Schiffsführer der LABOE habe daraufhin einen langen Signalton gegeben und sofort die Maschine auf „Voll Zurück“ und das Ruder auf „Mittschiffs“ gelegt. Aufgrund des Abstandes zwischen beiden Fahrzeugen sei ein Zusammenstoß unvermeidbar gewesen.

Gegen 11:55 Uhr kollidierten beide Fahrzeuge. Die RØDE ORM trieb anschließend an der Backbordseite der LABOE achteraus. Der Schiffsführer der Fähre legte den Maschinentelegraphen auf „Stopp“.

### 4.2 Fahrt der RØDE ORM

Die Segelyacht war mit dem Bootsführer und zwei weiteren Seglern besetzt. Die Besatzung beabsichtigte, an der Regatta „Klassiker Rendezvous 2008 zur Kieler Woche“ teilzunehmen. Die RØDE ORM sollte in der zweiten Gruppe gegen 12:10 Uhr starten. Laut Segelanweisung sollte die Ankündigung zum Start 10 Minuten vorher erfolgen. Die Startlinie wurde durch eine Deckpeilung mit Baken an Land auf Höhe des Starthauses des Kieler Yacht-Clubs (KYC) am Westufer der Kieler Förde gebildet. Zwischen 11:30 Uhr und 11:50 Uhr sollten gemäß Segelanweisung alle teilnehmenden Yachten am Starthaus vorbeisegeln.

Die Besatzung der RØDE ORM schilderte den Fahrtverlauf unterschiedlich.

Nach Angabe des Bootsführers befand sich die Yacht in der Phase der Startvorbereitung. Der Wind sei aus nordwestlicher Richtung mit 3 bis 4 Bft gekommen. Die Yacht sei ursprünglich auf Steuerbordbug unterwegs gewesen. Aufgrund einer Vorfahrtsituation sei man zu einer Wende nach Backbord gezwungen worden. Durch die Wende sei das Ablegen der LABOE nicht bemerkt worden. In der Wende habe man dann das Schallsignal der LABOE gehört. Der Bootsführer habe versucht durchzuwenden, d.h. die Wende abzuschließen, und abzufallen, um damit Raum für ein Steuerbordmanöver der Fähre zu geben. Die Fähre habe aber weder Kurs geändert noch Geschwindigkeit verringert. Dann habe es auf der Steuerbordseite gekracht. Sofort sei Wasser in das Boot eingedrungen. Es sei auf der RØDE ORM anschließend nicht gelungen, den Motor zu starten. Die LABOE habe nur kurzzeitig die Fahrt vermindert und dann die Fahrt fortgesetzt.

Einer der Mitsegler gab an, dass die RØDE ORM zunächst auf Steuerbordbug fördeauswärts gesegelt sei. Da ihnen mehrere vorfahrtberechtigte Yachten von Norden entgegengekommen seien, habe die Besatzung sich zu einem Kurswechsel in Richtung der Startlinie entschlossen. Dieser Kurswechsel sollte mit einer Wende erreicht werden. Vor der Wende habe er sich umgeschaut und die LABOE am Anleger erblickt. Beim Durchholen der Segel auf dem anderen Bug habe er die herannahende Fähre gesehen. Die Geschwindigkeit der Yacht habe zu diesem Zeitpunkt ca. 1,5 kn betragen. Er habe den Bootsführer aufgefordert anzulufen. Der Bootsführer habe auch entsprechend reagiert. Daraufhin sei die Yacht noch langsamer geworden, habe sich aber nicht nach Steuerbord gedreht. In Reaktion darauf hätte der Bootsführer ein weiteres Abfallen angeordnet und das Ruder auf „Hart Backbord“ gelegt. Durch den Mitsegler sei nun die Großschot gefiert worden. Die Kollision sei jedoch nicht mehr zu verhindern gewesen. Die Fähre habe die Yacht auf Höhe des Mastes getroffen. Nach der Kollision sei der Mast gefallen. Die Yacht sei um den Vorsteven der LABOE herum gedrückt worden und gleich darauf mit dem Heck der Fähre zusammengestoßen. Die Fähre habe nur einen Warnton ausgesandt und sonst keine Reaktion gezeigt.

Der andere Mitsegler erinnerte die Ausgangssituation ähnlich. Zunächst seien sie aus der Förde heraus gesegelt, dann hätten sie gewendet und seien zurück gesegelt. Nach der Wende habe er die LABOE auf die Yacht zukommen sehen. Die Fähre sei ca. 50 m entfernt gewesen. Die Fähre habe einen Warnton abgegeben, sonst aber nicht reagiert. Der Bootsführer habe noch versucht, die Kollision zu vermeiden. An das konkrete Manöver könne der Mitsegler sich aber nicht mehr erinnern.

### **4.3 Weitere Ereignisse**

Die LABOE kam in einer Entfernung von ca. 30 m zum Unfallort endgültig zum stehen. Der Schiffsführer versuchte über UKW eine Kontaktaufnahme mit der Wasserschutzpolizei. Dies gelang jedoch nicht. Die Information über den Unfall wurde dann mittels Mobiltelefon über die Reederei an die Wasserschutzpolizei weitergegeben. An Bord der Fähre gab es keine Verletzten, Schäden wurden nicht festgestellt. Die LABOE verholte später zum Anleger „Mönkeberg“ und verblieb dort für die ersten Ermittlungen der Wasserschutzpolizei.

Az.: 299/08

Die RØDE ORM war durch den Zusammenstoß stark beschädigt. Unter anderem nahm die Yacht aufgrund eines Lochs im Unterwasserbereich (Abbildung 4) sofort Wasser, der Mast war neben das Schiff gefallen. Der Besatzung eilte zunächst ein in der Nähe befindliches Schlauchboot zur Hilfe. Auf dieses stieg die Crew der RØDE ORM über. Später wechselte sie auf ein anderes Schlauchboot. Die RØDE ORM versank innerhalb von 5 Minuten. Die Yacht wurde im Verlauf der Nacht gehoben und im Kieler Ostuferhafen an Land gestellt.

Die Besatzung der RØDE ORM wurde nur leicht verletzt.



Abbildung 4: Eingedrückte Planken der RØDE ORM im Unterwasserbereich

## 5 Untersuchung

### 5.1 LABOE

#### 5.1.1 Schiff

Die als Fähre im Bereich der Kieler Förde eingesetzte LABOE hat eine Zulassung der Schiffsuntersuchungskommission (SUK) Hamburg. Die LABOE ist damit ein Binnenschiff und durch die SUK als Tagesausflugsschiff klassifiziert. Sie muss mit mindestens zwei Besatzungsmitgliedern gefahren werden. Die Brücke ist als Ein-Personen-Fahrstand eingerichtet und zugelassen. Die Brücke befindet sich im vorderen Bereich auf dem zweiten Deck oberhalb des Hauptdecks. Von hier bietet sich dem Schiffsführer eine gute Rundumsicht.

#### 5.1.2 Besatzung

Am Unfalltag waren auf der LABOE drei Besatzungsmitglieder beschäftigt. Grund dafür war das erwartete höhere Passagieraufkommen anlässlich der Kieler Woche. Der Schiffsführer befand sich allein auf der Brücke.

Der Schiffsführer besaß langjährige Erfahrung im Umgang mit Fahrzeugen dieser Größe. Bei der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel war er seit April 2008 beschäftigt. Er gab an, mit dem Segelsport vertraut zu sein.

Die vorgelegten Arbeitszeitznachweise und die Ermittlungen der Wasserschutzpolizei ergaben keine Hinweise auf Übermüdung oder Beeinflussung durch Alkohol beim Schiffsführer.

#### 5.1.3 Fahrplan

Laut Fahrplan sollte die LABOE den Liniendienst um 11:30 Uhr am Anleger „Bahnhof“ aufnehmen. Die Abfahrt vom Anleger „Bellevue“ war für 11:50 Uhr vorgesehen. Auf 11:57 Uhr war die Abfahrt am Anleger „Mönkeberg“ festgelegt. Die Strecke zwischen „Bellevue“ und „Mönkeberg“ beträgt ca. 0,84 sm. Um diese Strecke fahrplangerecht zurückzulegen, hätte die Fähre mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7,1 kn fahren müssen. Da für Anlegen und Passagierwechsel ebenfalls Zeit benötigt wird, ist für die Passage eine noch höhere Geschwindigkeit notwendig.

Wenn sich der Schiffsführer an die Bestimmung aus § 10 der Hafenbenutzungsordnung der Landeshauptstadt Kiel (HafBenO) gehalten hatte, welche die Geschwindigkeit in einem Abstand von weniger als 200 m von Anlegebrücken auf 5 kn beschränkte, dann besteht die Möglichkeit, dass sich die Fähre zum Unfallzeitpunkt in einer Beschleunigungsphase befand, da die Position des Zusammenstoßes ca. 315 m vom Anleger entfernt lag. Für die Untersuchung konnte die BSU keine gespeicherten Radardaten der für die Kieler Förde zuständigen Verkehrszentrale Travemünde nutzen. Das lag unter anderem daran, dass die RØDE ORM kein Radarecho bot.

Aufgrund der geringen zurückgelegten Distanz zwischen Anleger und Unfallort wäre die Geschwindigkeit der LABOE jedoch selbst bei vorhandenen Radaraufzeichnungen nicht zu ermitteln gewesen.

Nach Aussage des Schiffsführers betrug die Geschwindigkeit 5 bis 6 kn.

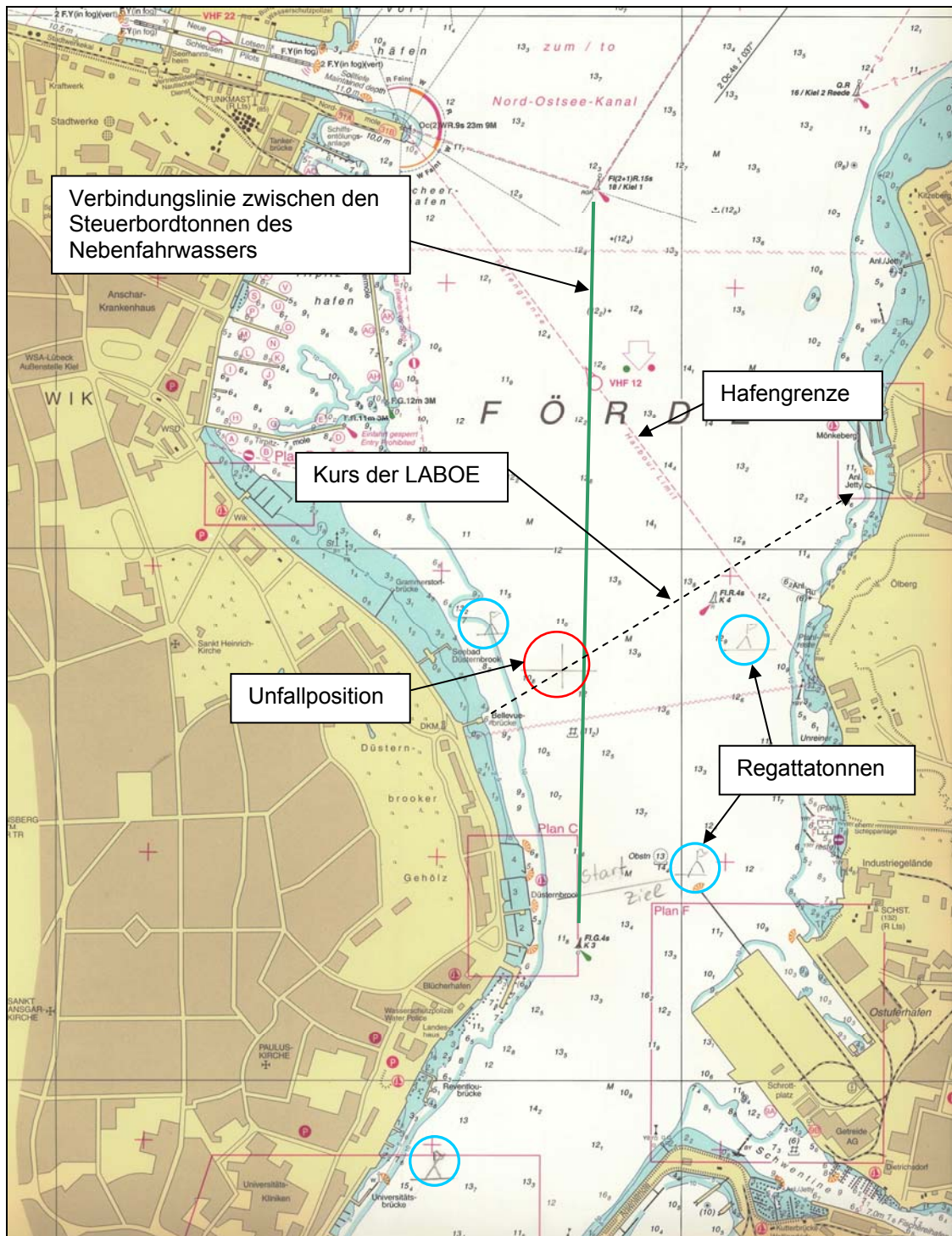


Abbildung 5: Kieler Förde mit Unfallposition und steuerbordseitiger Begrenzung des Fahrwassers; Seekarte 34 des BSH

## **5.2 RØDE ORM**

### **5.2.1 Besatzung**

Von den drei Besatzungsmitgliedern hatten zumindest der Bootsführer und ein weiteres Besatzungsmitglied umfangreiche seglerische Erfahrungen. Sie waren mit der Yacht ausreichend vertraut. Der Bootsführer ist im Besitz eines Sportbootführerschein-See.

Die an Bord befindlichen Rettungswesten trug die Besatzung nicht.

### **5.2.2 Fahrtverlauf**

Die RØDE ORM hatte innerhalb des festgelegten Zeitraums das Starthaus des KYC passiert und war dann weiter nach Norden gesegelt, um den Bereich der Startlinie für den ersten Start frei zu machen.

## **5.3 Zeugen**

Durch die Wasserschutzpolizei wurde das zur Verfügung gestellte Bildmaterial gesammelt und mehrere Zeugen befragt.

Eine Zeuge segelte auf einer Yacht 0,25 sm querab des Anlegers „Bellevue“. Er habe die RØDE ORM in der Wende mit killendem<sup>2</sup> Vorsegel gesehen. Die Fähre sei ohne Kursänderung und ohne Geschwindigkeitsreduzierung auf die RØDE ORM zugefahren.

Ein anderer Zeuge befand sich auf einer Motoryacht, die nach der Fähre am Anleger „Bellevue“ festmachte. Er habe sich dabei genau achteraus der nach Mönkeberg fahrenden Fähre befunden. Auf der Backbordseite der LABOE sei dieser eine Yacht entgegengekommen, die sich annähernd auf Gegenkurs befunden habe. Er habe den Bug und die Silhouette des Mastes direkt auf sich zukommen sehen. Der Passierabstand wurde durch den Zeugen als sehr knapp eingeschätzt. Unmittelbar vor der Kollision habe die Yacht eine sehr starke Drehung nach Backbord vollzogen. Der Zeuge habe so die gesamte Länge der Yacht sehen können. Dann habe er ein Schallsignal gehört. Kurz darauf sei der Zusammenstoß erfolgt.

Die LABOE habe dann mit gestoppter Maschine in einem Abstand von ca. 30 m zum Havaristen gelegen und die Fahrt erst nach dem Abbergen der Besatzung der Yacht fortgesetzt. Unmittelbar nach dem Abbergen sei die Yacht versunken.

Die zur Verfügung gestellten Fotos wurden durch verschiedene Personen aufgenommen. Da Kameras nicht mit einer absoluten Zeit arbeiten, war ein Vergleich der Distanzen bzw. die Bestimmung der Annäherungsgeschwindigkeit nur eingeschränkt möglich. Keiner der Zeugen hatte die Entwicklung der Situation in einem ausreichenden Zeitraum vor der Kollision fotografiert. Die Fotos waren aber insofern nützlich, da sich aus ihnen ein Abstoppen der LABOE und ihr Warten in der Nähe der Unfallposition erkennen ließ.

---

<sup>2</sup> Flattern des Segels, wenn der Wind noch nicht voll oder zu steil einfällt.



Abbildung 6: Ausgangsbild, im Hintergrund LABOE und RØDE ORM

Die Abbildungen 6 und 7 zeigen die RØDE ORM kurz vor dem Zusammenstoß mit der LABOE. Das Gebiet rechts der RØDE ORM ist frei.



Abbildung 7: Vergrößerung des Bildausschnitts aus Abbildung 6



Abbildung 8: Nochmalige Vergrößerung des Bildausschnitts aus Abbildung 6

Die Vergrößerung in Abbildung 8 zeigt deutlich die RØDE ORM mit nicht vollständig durchgesetztem Vorsegel. Das Großsegel hat Druck aufgebaut und krängt die Yacht nach Backbord. Die Geschwindigkeit der Yacht ist unbestimmt. Zwar ist Kielwasser erkennbar, dies könnte aber auch von der Wende herrühren.

#### **5.4 Zusammenstoß**

Aufgrund der Zeugenaussagen war nicht eindeutig zu bestimmen, welchen Abstand beide Fahrzeuge zueinander hatten, als die RØDE ORM mit ihrer Wende auf einen Kurs drehte, der entgegengesetzt der Fahrtrichtung der LABOE lag. Dies kann im „Nahbereich“ der LABOE stattgefunden haben. Möglicherweise aber näherten sich beide Fahrzeuge auch über einen Zeitraum an, ohne dass die Besatzung der RØDE ORM das aufgrund ihrer Segelstellung zunächst bemerkte.

Die Unfallstelle lag ca. 1,8 kbl vom Anleger „Bellevue“ entfernt. Bei einer angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeit der LABOE von 5 kn war die Unfallstelle nach ca. 2 min erreicht.

Einer der Mitsegler will sich zu Beginn der Wende umgeschaut und dabei die LABOE am Anleger gesehen haben. Anschließend habe man mit der Wende begonnen. Unter der Annahme, dass zwischen dem erneuten Erblicken der LABOE und der Kollision ca. 30 sec vergingen, müsste die Wende 1,5 min in Anspruch genommen haben.

Bei der RØDE ORM handelt es sich um einen Langkieler mit entsprechend schlechten Manövriereigenschaften.

Möglicherweise befand sich die LABOE schon in Fahrt, so dass sich insgesamt eine kürzere Zeit ergibt.

Beim Zusammenstoß rampte die LABOE die RØDE ORM auf deren Steuerbordseite vor dem Mast. Der Bugwulst der Fähre drückte dabei die Planken der Yacht ein. Das führte zu einem massiven Wassereintritt und zum schnellen Sinken der Yacht.





Abbildung 9: Kollision LABOE mit RØDE ORM



Abbildung 10: LABOE mit Restfahrt voraus

Bei der Gesamtbeurteilung der Kollision bzw. deren Entwicklung ist zu beachten, dass zur Zeit der Kieler Woche eine Vielzahl von Fahrzeugen den Bereich der Förde befährt. Das führt zwangsläufig zu häufigen Kursänderungen, Ausweichmanövern und dichten Passierabständen. Zum anderen führt es aber auch dazu, dass ausweichpflichtige Fahrzeuge ihre Manöver sehr lange hinauszögern um zu verhindern, dass das gewünschte Ergebnis durch neue Manöver des eigentlichen Kurshalters nicht erreicht bzw. abgeschwächt wird.

## 5.5 Verkehrsregeln

Der Unfall ereignete sich auf der Kieler Innenförde auf einer Wasserfläche innerhalb der festgelegten Hafengrenzen des Kommunalhafens Kiel (vgl. Abbildung 5). In diesem Bereich gilt vorrangig das Landesrecht<sup>3</sup>.

Über § 3 Abs. 1 HafVO sind ergänzend sowohl die nationalen (bundesrechtlichen) als auch die internationalen Schifffahrtsvorschriften anzuwenden, wobei die jeweils spezielleren den Vorrang haben. Für die verkehrsrechtliche Beurteilung sind demnach die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) und die Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See<sup>4</sup> heranzuziehen.

### 5.5.1 Beide Fahrzeuge

Ausgangspunkt für die Betrachtung der an der Unfallstelle geltenden Verkehrsregeln ist die Feststellung, dass die Kollision sich außerhalb des Fahrwassers<sup>5</sup> ereignete, da die Unfallposition westlich der steuerbordseitigen Fahrwasserbegrenzung lag. Damit waren hier nicht die besonderen Bestimmungen des § 25 SeeSchStrO anzuwenden, der das Ausweichen im Fahrwasser abweichend von den KVR regelt.

Für die LABOE und die RØDE ORM galten somit über § 3 Abs. 1 Nr. 1 HafVO die grundsätzlichen Fahrregeln aus § 3 Abs. 1 SeeSchStrO, *„Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet und dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Er hat insbesondere die Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern.“*, und § 21 Abs. 2 SeeSchStrO, *„Beim Begegnen, Überholen und Vorbeifahren an Fahrzeugen ... ist ein sicherer Passierabstand nach Regel 8 Buchstabe d der Kollisionsverhütungsregeln einzuhalten.“*

Einschlägig waren über § 3 Abs. 1 Nr. 2 HafVO auch die folgenden Bestimmungen aus den Kollisionsverhütungsregeln:

Regel 5 KVR – *„Jedes Fahrzeug muss jederzeit durch Sehen und Hören sowie durch jedes andere verfügbare Mittel, das den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht, gehörigen Ausguck halten, der einen vollständigen Überblick über die Lage und die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes gibt.“*

---

<sup>3</sup> Landesverordnung für die Häfen in Schleswig-Holstein (Hafenverordnung – HafVO); die jeweiligen Hafenbenutzungsordnungen der Kommunalhäfen (HafBenO)

<sup>4</sup> Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, im weiteren Kollisionsverhütungsregeln (KVR)

<sup>5</sup> Weiterführende Betrachtungen zum Verlauf des Fahrwassers innerhalb der Hafengrenzen unter Punkt 5.6

Regel 6 KVR – *„Jedes Fahrzeug muss jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren, so dass es geeignete und wirksame Maßnahmen treffen kann, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, und innerhalb einer Entfernung zum Stehen gebracht werden kann, die den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht.*

*Zur Bestimmung der sicheren Geschwindigkeit müssen unter anderem folgende Umstände berücksichtigt werden:*

a) *Von allen Fahrzeugen:*

*i) die Sichtverhältnisse;*

*ii) die Verkehrsdichte einschließlich Ansammlungen von Fischerei- oder sonstigen Fahrzeugen;*

*iii) die Manövrierfähigkeit des Fahrzeugs unter besonderer Berücksichtigung der Stoppstrecke und der Dreheigenschaften unter den gegebenen Bedingungen; ... .“*

Regel 7 KVR – *„a) Jedes Fahrzeug muss mit allen verfügbaren Mitteln entsprechend den gegebenen Umständen und Bedingungen feststellen, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Im Zweifelsfall ist diese Möglichkeit anzunehmen.“*

Regel 8 KVR – *„a) Jedes Manöver zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muss in Übereinstimmung mit den Regeln dieses Teiles erfolgen und, wenn es die Umstände zulassen, entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden, wie gute Seemannschaft es erfordert.*

*b) Jede Änderung des Kurses und/oder der Geschwindigkeit zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muss, wenn es die Umstände zulassen, so groß sein, dass ein anderes Fahrzeug optisch oder durch Radar sie schnell erkennen kann; aufeinanderfolgende kleine Änderungen des Kurses und/oder der Geschwindigkeit sollen vermieden werden. ...*

*d) Ein Manöver zur Vermeidung eines Zusammenstoßes mit einem anderen Fahrzeug muss zu einem sicheren Passierabstand führen. Die Wirksamkeit des Manövers muss sorgfältig überprüft werden, bis das andere Fahrzeug endgültig vorbei und klar ist.*

*e) Um einen Zusammenstoß zu vermeiden oder mehr Zeit zur Beurteilung der Lage zu gewinnen, muss ein Fahrzeug erforderlichenfalls seine Fahrt mindern oder durch Stoppen oder Rückwärtsgehen jegliche Fahrt wegnehmen ... .“*

## **5.5.2 LABOE**

Unabhängig von der tatsächlichen Begegnungssituation zwischen der LABOE und der RØDE ORM, also entgegenkommender oder kreuzender Kurse und aller Manöver der RØDE ORM, galt für die Fähre die Regel 18 KVR, die für alle Sichtverhältnisse das Ausweichen der Fahrzeuge untereinander bestimmt.

Regel 18 KVR – *„Sofern in den Regeln 9, 10 und 13 nicht etwas anderes bestimmt ist, gilt folgendes:*

*a) Ein Maschinenfahrzeug in Fahrt muss ausweichen ...*

*iv) einem Segelfahrzeug ... .“*

Die Regeln 9, 10 und 13 waren im vorliegenden Fall nicht einschlägig.

Anwendbar war ebenfalls die Regel 16 KVR – Maßnahmen des Ausweichpflichtigen. Sie lautet: „*Jedes ausweichpflichtige Fahrzeug muss möglichst frühzeitig und durchgreifend handeln, um sich gut klar zu halten.*“

### 5.5.3 RØDE ORM

Als Gegenstück zu Regel 16 KVR galt für die RØDE ORM die Regel 17 KVR. Regel 17 bestimmt die Maßnahmen des Kurshalters:

- „a) i) *Muss von zwei Fahrzeugen eines ausweichen, so muss das andere Kurs und Geschwindigkeit beibehalten (Kurshalter).*  
ii) *Der Kurshalter darf jedoch zur Abwendung eines Zusammenstoßes selbst manövrieren, sobald klar wird, dass der Ausweichpflichtige nicht angemessen nach diesen Regeln handelt.*

b) *Ist der Kurshalter dem Ausweichpflichtigen aus irgendeinem Grund so nahe gekommen, dass ein Zusammenstoß durch Manöver des letzteren allein nicht vermieden werden kann, so muss der Kurshalter so manövrieren, wie es zur Vermeidung eines Zusammenstoßes am dienlichsten ist.*“

### 5.6 Fahrwasser

Die Kollision zwischen der LABOE und der RØDE ORM gab auch Anlass, den Verlauf des Fahrwassers in der Kieler Innenförde nachzuvollziehen.

Das Hauptfahrwasser in die Kieler Förde knickt auf Höhe der Tonne 11 nach Westen in Richtung der Zufahrt zum Nord-Ostsee-Kanal ab. Der Tonnenstrich zwischen Tonne 16 und Tonne 18 bildet die südliche Begrenzung des Hauptfahrwassers. Tonne 18 ist gleichzeitig die erste Tonne an der Steuerbordseite des Nebenfahrwassers, welches weiter in die Kieler Förde hinein führt. Die Benennung mit 18/Kiel 1, eine entsprechende farbliche Markierung und die Befeuerung zeigen es an (Anlage I zu § 5 (1) SeeSchStrO, Sichtzeichen nach B.13 b – Backbordseite des durchgehenden Fahrwassers/Steuerbordseite des abzweigenden oder einmündenden Fahrwassers).

Auf der Backbordseite beginnt das Nebenfahrwasser mit der Tonne 16/Kiel 2 Reede. Im weiteren Verlauf des Nebenfahrwassers, hin zu den Tonnen K 3 und K 4 schneidet die Hafengrenze das Fahrwasser. Damit geht die Zuständigkeit für die Wasserfläche vom WSA Lübeck auf das Hafenamt Kiel über. Bis zur Hafengrenze gilt nach Bundesrecht die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung. Danach sind Fahrwasser<sup>6</sup> „*die Teile der Wasserflächen, die durch die Sichtzeichen B.11 und B.13 der Anlage I begrenzt oder gekennzeichnet sind ...*“

Damit ist das Fahrwasser die Fläche, die durch die Verbindungslinien zwischen den Tonne K 1 – K 3 und K 2 – K 4 und die Hafengrenze markiert wird.

Da die Innenförde keine Binnenwasserstraße ist, eröffnet sich nicht die Möglichkeit aus § 2 Abs. 1 SeeSchStrO, wonach auch nichtbetonnte Wasserflächen, die der durchgehenden Schifffahrt dienen, als Fahrwasser gelten könnten.

Wie schon unter Punkt 5.5 erläutert, gelten innerhalb der Hafengrenzen grundsätzlich die Bestimmungen aus SeeSchStrO und KVR. Allerdings ist die Hafenbehörde ermächtigt<sup>7</sup>, Einzelheiten der Benutzung gesondert zu regeln.

<sup>6</sup> § 2 Abs. 1 Nr. 1 SeeSchStrO

<sup>7</sup> § 10 Abs. 2 HafVO

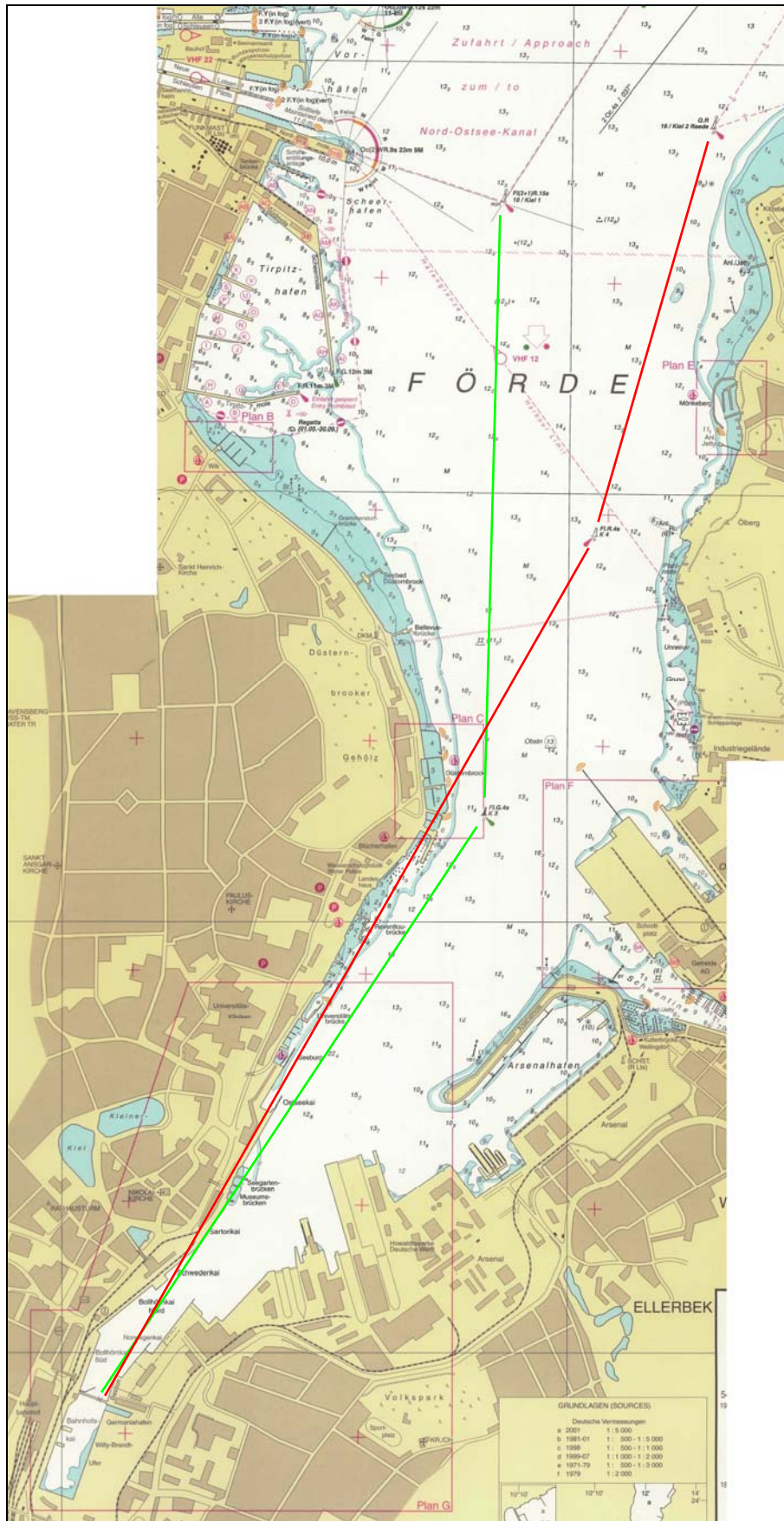


Abbildung 11: Verlauf des Nebenfahrwassers in der südlichen Kieler Förde

Das Hafenamt Kiel tat dies mit dem Erlass der Hafenbenutzungsordnung der Landeshauptstadt Kiel (HafBenO)<sup>8</sup>.

Die Definition für das Fahrwassers innerhalb der Kieler Hafengrenzen findet sich in § 14 Abs. 1 HafBenO: „*Fahrwasser im Sinne der Seeschiffsstraßenordnung ist die Wasserfläche zwischen den Leuchtonnen und den nördlichen Dalben der Hörnbrücke. Das Fahrwasser endet an den nördlichen Dalben der Hörnbrücke.*“

Die nördlichen Dalben der Hörnbrücke bilden damit die südliche Begrenzung des Fahrwassers.

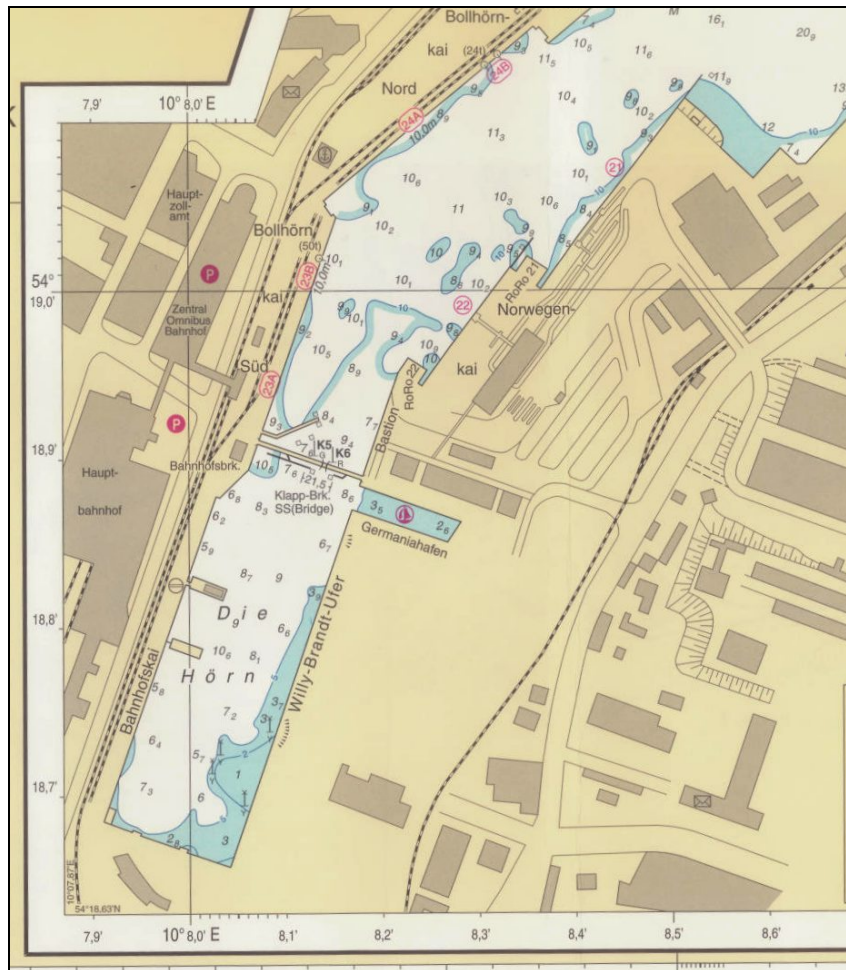


Abbildung 12: Seekartenausschnitt aus Seekarte 34, Teilplan G; Klappbrücke in der Hörn mit Dalben K 5 und K 6

Für die nördlichen Dalben der Hörnbrücke wird in der Seekarte (Abbildung 12) die Signatur Pfahl oder Stange benutzt, die mit einem grünen bzw. roten Anstrich versehen sind. Sie könnten damit als Fahrwassermarkierung gelten, da nach Anlage I zu § 5 SeeSchStrO Fahrwassermarkierungen die Form von Tonnen, Pricken oder Stangen haben können. Stangen sind danach aber immer mit einem Toppzeichen zu versehen. Tatsächlich sind vor der Brücke Pfähle/Dalben gerammt. Die Pfähle sind schwarz mit einer entsprechenden grünen bzw. roten Markierung am oberen Ende. Sie weisen kein Toppzeichen auf. Ohne Toppzeichen entsprechen sie nicht den Vorgaben der SeeSchStrO. Dass die Pfähle dennoch als Fahrwassermarkierung gelten ergibt sich aus der Tatsache, dass sie mit K 5 und K 6 beschriftet sind und

<sup>8</sup> Zum Unfallzeitpunkt galt die HafBenO in der Fassung vom 1. April 2004.

damit die fortlaufende Beschriftung der Fahrwassertonnen aufnehmen. Das Fahrwasser der Hörn ist daraus folgernd durch die Tonnen Kiel 1, Kiel 2, K 3, K 4 und die Pfähle K 5 und K 6 bezeichnet. Damit ergibt sich ein Verlauf des Fahrwassers, der z.T. über Land führt (siehe Abbildung 11). Außerdem kreuzt die backbordseitige Verbindungslinie zwischen den Fahrwassermarkierungen die steuerbordseitige Verbindungslinie. Es kommt hinzu, dass zum einen wegen des Verlaufs eine Vorfahrtberechtigung durch Fahrzeuge im Fahrwasser nicht festgestellt werden kann und zum anderen aufgrund einer fehlenden Befeuerung der Pfähle am südlichen Ende der Verlauf des Fahrwassers nachts nicht erkennbar ist.

Dieser heutige Verlauf des Fahrwassers ergab sich historisch gesehen aus dem Umstand, dass zu einem durch die Untersucher nicht mehr nachvollziehbaren Zeitpunkt eine im Bereich der Schwentine bzw. des Ostuferhafens liegende Backbord-Fahrwassertonne aufgrund von Bauarbeiten eingezogen wurde. Das führte aber bis zum Unfallzeitpunkt nicht zu einer Korrektur der Betonung oder einer Änderung des Textes der HafBenO durch das Hafenamt.

Zum 1. Januar 2009 erließ die Stadt Kiel eine neue Hafenbenutzungsordnung. In dieser wurde der das Fahrwasser betreffende § 14 Abs. 1 HafBenO dahingehend präzisiert, dass die Schutzdalben K 5 und K 6 jetzt ausdrücklich genannt sind.

Gegenüber der BSU wurde während der Untersuchung auch die Auffassung geäußert, das Hafenamt Kiel gehe davon aus, dass das Fahrwasser südlich der Tonnen K 3 und K 4 von den Ufern begrenzt würde und in diesem Verlauf bis zur Hörnbrücke reiche. Nach Auffassung der BSU schließt aber gerade der Verweis aus § 14 HafBenO auf ein „**Fahrwasser** im Sinne der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung“ diesen Rückschluss aus.

Die vor Abschluss der Untersuchung um eine Stellungnahme gebetene Hafenbehörde verwies auf ein laufendes Abstimmungsverfahren mit dem WSA Lübeck.

## 5.7 Regatta

Nach Ansicht des Bootsführers der RØDE ORM befand er sich mit seiner Yacht in der Vorstartphase. Diese Auffassung teilt die BSU nicht. Die Vorstartphase beginnt mit dem Ankündigungssignal. Das Signal für den zweiten Start würde aber erst nach dem Abschluss der ersten zehnmütigen Startphase gesetzt werden. Da der erste Start um 12:00 Uhr erfolgen sollte, war der früheste Beginn der Vorstartphase für den zweiten Start 12:01 Uhr. Die Kollision ereignete sich damit nicht im Zusammenhang mit der Regatta. Für die Beurteilung der Gesamtsituation ist diese Feststellung aber unerheblich, da die Ausweichregeln in jedem Fall galten.

Um Aufschluss über die Begleitumstände am Unfalltag zu erlangen, befasste sich die BSU dennoch mit dem Genehmigungsverfahren und den Sicherungsmaßnahmen rund um die Regatta.

Wassersportliche Veranstaltungen auf Bundeswasserstraßen bedürfen nach § 57 Abs. 1 Nr. 6 SeeSchStrO einer schiffahrtspolizeilichen Genehmigung des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes im Bereich der Seeschiffahrtsstraße.

Für den Bereich der Kommunalhäfen ist dagegen eine Erlaubnis der zuständigen Hafenbehörde notwendig<sup>9</sup>.

### **5.7.1 Erlaubnis Hafenamts Kiel**

Veranstalter der Regatta „Klassiker Rendezvous 2008 zur Kieler Woche“ war der Freundeskreis Klassischer Yachten e.V.. Für die Beantragung der Erlaubnis arbeitete der Verein mit dem Kieler Yacht-Club zusammen. Der KYC nahm die Wettfahrt in die Liste der anlässlich der Kieler Woche geplanten Regatten auf und beantragte eine Gesamterlaubnis bei der zuständigen Hafenbehörde, dem Hafenamts Kiel. Die Erlaubnis, hier „Hafenbehördliche Genehmigung Nr. 168/2007“, wurde am 21. Dezember 2007 erteilt.

### **5.7.2 Auflagen und Bedingungen des Hafenamtes Kiel**

Die erteilte Erlaubnis enthielt unter anderem die nachfolgenden Auflagen und Bedingungen:

- ... Die Bestimmungen der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und der Kollisionsverhütungsregeln sind einzuhalten. ...
- Die Berufsschiffahrt, insbesondere die nach einem festen Fahrplan verkehrende Fördeschiffahrt, darf durch die Regatta nicht behindert werden.
- Die Auflagen und Bedingungen der zu erteilenden schiffahrtspolizeilichen Genehmigung des Wasser- und Schiffahrtsamtes (WSA) Lübeck gelten entsprechend.

Die Genehmigung des WSA Lübeck wurde allerdings erst sechs Monate später erteilt. Damit bezog sich die Erlaubnis des Hafenamtes Kiel auf eine noch nicht erlassene andere Genehmigung, so dass ein Bestandteil der erteilten Auflagen und Bedingungen zum Zeitpunkt der Bekanntgabe des Verwaltungsaktes unklar blieb. Dies entsprach nach Ansicht der BSU nicht den inhaltlichen Anforderungen an einen Verwaltungsakt<sup>10</sup>.

### **5.7.3 Genehmigung WSA Lübeck**

Der KYC beantragte ebenfalls eine Gesamtgenehmigung beim zuständigen Wasser- und Schiffahrtsamt Lübeck. Die Regatta „Klassiker Rendezvous 2008 zur Kieler Woche“ wurde auch bei dieser Beantragung in den Katalog aufgenommen, da man zu diesem Zeitpunkt annahm, dass die Wettfahrtstrecke auch den Zuständigkeitsbereich des WSA Lübeck berühren würde. Die entsprechende schiffahrtspolizeiliche Genehmigung wurde am 6. Juni 2008 erteilt.

Entgegen § 37 Abs. 1 VwVfG enthielt die erteilte schiffahrtspolizeiliche Genehmigung des WSA Lübeck keinen Adressaten.

Zur Verdeutlichung der weiter unten genannten Bedingungen und Auflagen in der schiffahrtspolizeilichen Genehmigung des WSA Lübeck ist anzumerken, dass der überwiegende Teil der Regatten auf den im Außenbereich der Förde liegenden Regattabahnen stattfand. Die festgelegten Bedingungen und Auflagen unterscheiden aber nicht zwischen den Regatten in der Innen- und Außenförde.

---

<sup>9</sup> § 16 Abs. 2 Nr. 1 HafVO

<sup>10</sup> § 108 Abs. 1 Allgemeines Verwaltungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein (LVwG)



Da die Wendemarken, also die Bojen, um die die Wettfahrt am 21. Juni 2008 herumführen sollte, innerhalb des Hafengebietes lagen, war eine Genehmigung des WSA Lübeck für die Wettfahrt „Klassiker Rendezvous 2008 zur Kieler Woche“ tatsächlich nicht notwendig.

#### **5.7.4 Auflagen und Bedingungen des WSA Lübeck**

Durch den Verweis des Hafenamtes Kiel auf die entsprechende Geltung der schiffahrtspolizeilichen Genehmigung des WSA Lübeck erstreckten sich die darin enthaltenen Auflagen und Bedingungen auch auf die Regatten im Bereich des Kieler Hafens. Für die Anwendbarkeit und die Einhaltung der Auflagen und Bedingungen war die erlassende Behörde, das Hafenamt Kiel, verantwortlich.

Die schiffahrtspolizeiliche Genehmigung enthält im Abschnitt Bedingungen und Auflagen 17 Punkte mit Unterpunkten. Einige dieser Punkte sollen hier näher betrachtet und mit Anmerkungen der BSU versehen werden:

2. Es darf nur gestartet werden, wenn die Regattabahnen frei von sonstigem Schiffsverkehr sind.

Anmerkung: Zur Verdeutlichung der Auflage wird auf die Abbildungen 13 und 14 verwiesen. Die zu umrundenden Bojen liegen über die gesamte Wasserfläche der Innenförde verteilt. Die Boje in der Nähe der Tonne K4 und die in der Nähe der „Universitätsbrücke“ liegen ca. 1,1 sm auseinander.

9. Die Schifffahrt, insbesondere die Berufsschifffahrt, darf durch die Regatta/Veranstaltung nicht beeinträchtigt werden. Die Starts auf den Regattabahnen sind entsprechend zeitlich abzustimmen.

Anmerkung: Zum Zeitpunkt des ersten Starts hatte die nordwärts fahrende LABOE das Startgebiet bereits passiert. Die nächste Fähre in diese Richtung sollte um 12:40 Uhr am Bahnhof starten. Das Ende der Wettfahrten war für 16:30 Uhr geplant. In dieser Zeit querten allein drei weitere nordgehende und mehrere südgehende Fähren der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel das Regattagebiet.

Innerhalb der Wettfahrt wurde ein dritter Start durchgeführt. Laut Teilnehmerliste nahmen 67 Yachten an der Wettfahrt teil. Anhand der Bahnkarte (Abbildung 13) ist ersichtlich, dass die Regattabahn mehrfach abgesegelt werden musste. Da die teilnehmenden Yachten nicht einer einheitlichen Klasse angehörten, führten die unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu einer starken Verteilung der Yachten auf der Bahn.

13. Wettfahrten müssen außerhalb des betonnten Fahrwassers stattfinden.

Anmerkung: Der Kurs führte fast vollständig durch das Fahrwasser (siehe Abbildungen 13 und 14). Mit dieser Auflage ist es nahezu unmöglich, Regatten in der Kieler Innenförde durchzuführen.

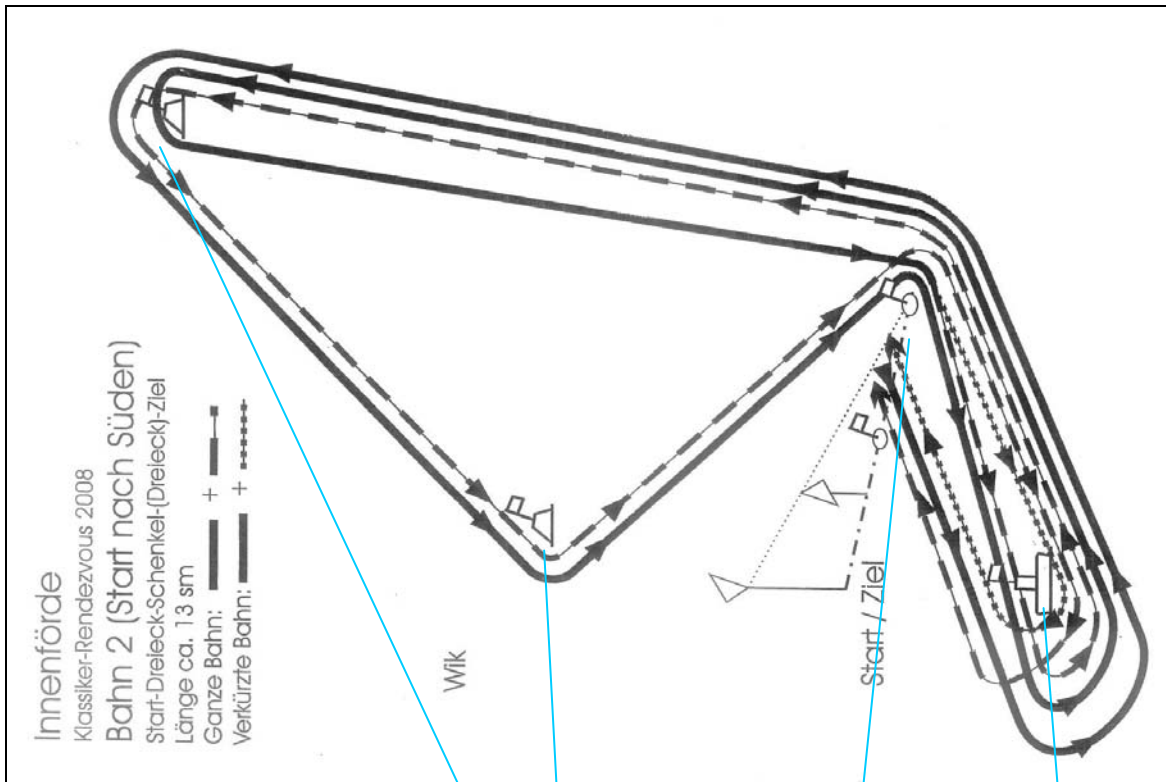


Abbildung 13: Bahnkarte der Regatta „Klassiker Rendezvous 2008 zur Kieler Woche“

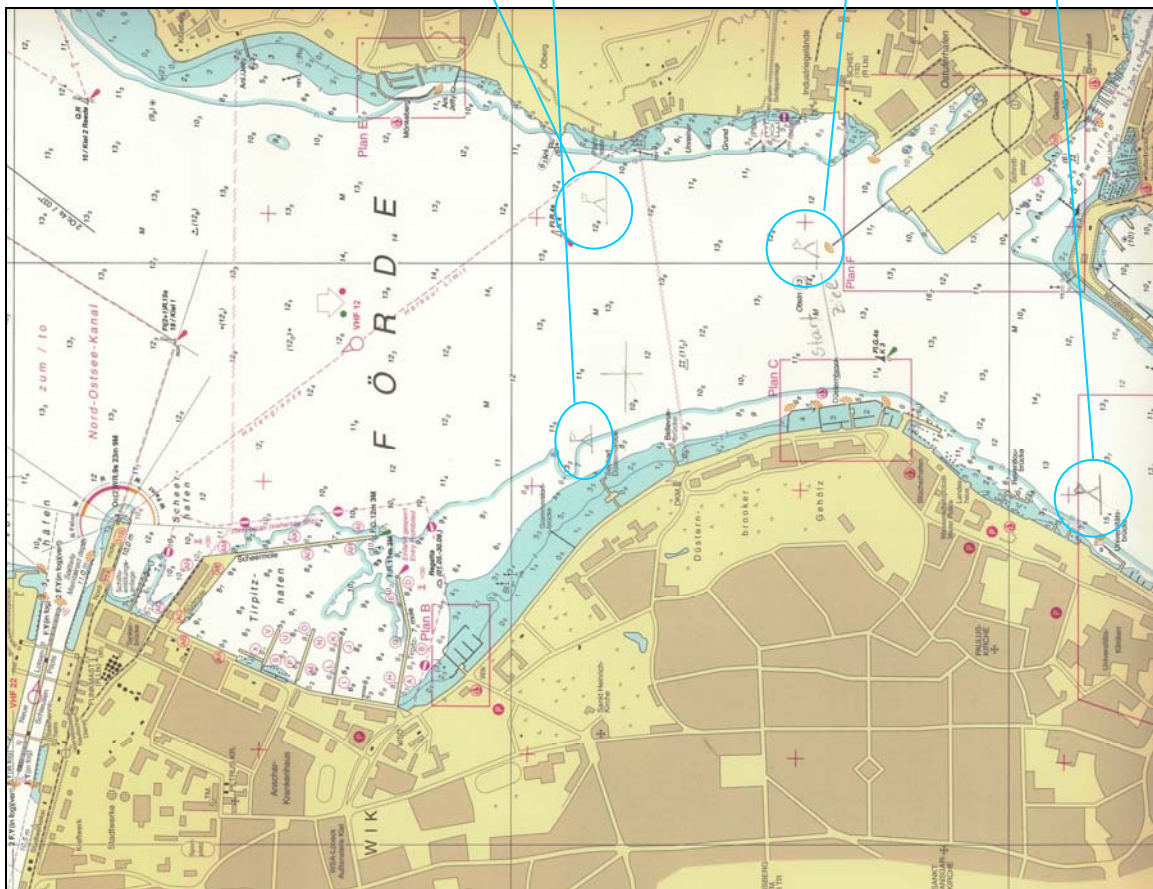


Abbildung 14: Lage der Bahnmarken innerhalb der Innenförde, Seekarte 34 des BSH

Aufgrund ihrer besonderen Bedeutung wurde die Hafenbehörde, d.h. das Hafenamts Kiel, um eine Stellungnahme zu verschiedenen Punkten der Genehmigung gebeten. In seiner Antwort führte das Hafenamts zu Punkt 9 unter anderem aus: *„Verkehre der Regattateilnehmer und Berufsschiffahrt werden durch die Wasserschutzpolizei reguliert ... .“* Zu Punkt 13 lautete die Stellungnahme: *„Regatten in der Kieler Innenförde werden nach dem Start vor dem Sportboothafen Düsternbrook außerhalb des Fahrwassers durchgeführt. Ein Queren der Förde durch Regattateilnehmer, reguliert durch die Wasserschutzpolizei, führt durch das Fahrwasser.“*

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung bat daraufhin das Landespolizeiamt Abteilung 4 (Wasserschutzpolizei) in Schleswig-Holstein um eine entsprechende Stellungnahme. Diese Stellungnahme wurde durch das Wasserschutzpolizeirevier Kiel erarbeitet. Die wichtigsten Absätze daraus lauten: *„Während der Regatten zur Kieler Woche übernahm die Wasserschutzpolizei u.a. verkehrslenkende und –regelnde Maßnahmen, um ihren Beitrag zu leisten für einen reibungslosen und störungsfreien Verlauf dieser Großveranstaltung, so auch bei der Regatta „Rendezvous klassischer Yachten“.*

*Die Wasserschutzpolizei wurde im Vorwege dieser Regatta rechtzeitig durch den Veranstalter über alle Rahmenbedingungen informiert. Dem Veranstalter wurde in einer Vorbesprechung deutlich gemacht, dass er für die Sicherheit der Regatta selbst verantwortlich sei und Sicherungsfahrzeuge hierfür organisieren müsse. ...*

*Der Start zu dieser Wettfahrt fand vor dem Sportboothafen Düsternbrook statt. Die Startlinie war in West-Ost-Richtung ausgelegt und reichte in das Fahrwasser hinein (Hafengebiet). Die Wasserschutzpolizei sicherte an der Startlinie mit mehreren Einsatzfahrzeugen die Startphase ab und leitete den Verkehr (Berufs-, Traditions- und Sportschiffahrt) östlich an der Linie vorbei. Schwerpunkt war hier die Aufrechterhaltung des reibungslosen Verkehrs innerhalb des Fahrwassers.*

*Die Kollision zwischen dem M/S LABOE und der SY RØDE ORM ereignete sich in der sogenannten „Vorstartphase“ der Regatta. Die Position lag nördlich der Startlinie, außerhalb des Fahrwassers. Gerade innerhalb dieser Vorstartphase werden nach den Erfahrungen des Unterzeichners seitens der Regattateilnehmer teilweise riskante Manöver gefahren, um sich in eine gute Startposition zu bringen.*

*Aus Gründen der Gefahrenabwehr ist die Wasserschutzpolizei bemüht, diesen Bereich dann von nicht an der Regatta teilnehmenden Fahrzeugen frei zu halten. Dies entbindet jedoch nicht den teilnehmenden Schiffsführer von seinen Sorgfaltspflichten (siehe auch Genehmigungsaufgaben).*

*Nach dem Start der „Klassischen Jollen und Yachten“ wurde die Regatta laufen gelassen. Eine Regulierung durch die Wasserschutzpolizei innerhalb des Fahrwassers bedurfte es bei dieser Wettfahrt nicht, da die Teilnehmerzahl und auch ein damit verbundenes Gefährdungspotenzial dies nicht hergaben. Die Wasserschutzpolizei traf keine Zusage für ein Regulieren der Fahrwasserquerungen durch Regattateilnehmer.“*

Die Regulierung der Fahrwasserquerung durch die Wasserschutzpolizei war schon aufgrund der oben erläuterten starken Verteilung der teilnehmenden Yachten auf der Bahn unmöglich.

## 6 Fazit

Die genaue Entwicklung der Situation bis zum Zusammenstoß konnte aufgrund unterschiedlicher Zeugenaussagen und nicht vorhandener technischer Aufzeichnungen nicht vollständig ermittelt werden. Nicht ausreichende Beobachtung anderer Verkehrsteilnehmer und das Tolerieren geringster Passierabstände waren in jedem Fall unfallbegünstigende Umstände. Unabhängig davon bestand für die LABOE aber eine Ausweichpflicht gemäß der Kollisionsverhütungsregeln.

Die BSU ist der Auffassung, dass sowohl das hafenbehördliche Erlaubnisverfahren der Stadt Kiel für Regatten, insbesondere hinsichtlich darin enthaltener Auflagen und Bedingungen, als auch das schiffahrtspolizeiliche Genehmigungsverfahren des WSA Lübeck für Regatten einer Überprüfung bedürfen. Das Erteilen rechtswirksamer Auflagen und Bedingungen ist unter Verkehrssicherheitsaspekten unerlässlich und dementsprechend zu gewährleisten.

Die anscheinend unkritische Übernahme der Auflagen und Bedingungen aus der schiffahrtspolizeilichen Genehmigung des WSA Lübeck war wenig geeignet, dass diese durch die Adressaten sinnvoll erfüllt werden konnten. Ebenso erscheint es notwendig, dass das Hafenamtsamt Klarheit über die Aufgaben und Möglichkeiten der Wasserschutzpolizei anlässlich der Absicherung von Regatten erreicht. Grundsätzlich liegt die Aufgabe der Absicherung bei den Veranstaltern.

Die schiffahrtspolizeiliche Genehmigung des WSA Lübeck wurde nicht eingehender betrachtet, da die Regattabahn, abweichend von der beantragten Genehmigung, nur im Zuständigkeitsbereich des Hafenamtes Kiel lag. Grundsätzlich sollte die nicht zwischen Regatten auf der Außen- und Innenförde unterscheidende Praxis im Genehmigungsverfahren überdacht werden.

Die Festlegungen zum Verlauf des Fahrwassers im Bereich der Innenförde bedürfen nach Auffassung der BSU einer Überarbeitung. Die derzeitige Situation ist nicht nur für die weit in die Innenförde hinein fahrende Berufsschiffahrt unbefriedigend.

## 7 Quellenangaben

- Ermittlungen Wasserschutzpolizei (WSP)
- Schriftliche Erklärungen der Schiffsführung LABOE
- Zeugenaussagen
- Seekarten Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
- Bilder aus den Ermittlungsakten der Wasserschutzpolizei