



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Untersuchungszwischenbericht

Sehr schwerer Seeunfall 211/19

Kollision
zwischen Traditionsschiff Nr. 5 ELBE und
Containerschiff ASTROSPRINTER
auf der Elbe am 8. Juni 2019

5. Juni 2020

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 Satz 2 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von 12 Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Der vorliegende Untersuchungszwischenbericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 Absatz 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungszwischenberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

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



Direktor: Ulf Kaspera
Tel.: +49 40 3190 8300
posteingang-bsu@bsh.de

Fax.: +49 40 3190 8340
www.bsu-bund.de

1 FAKTEN

1.1 Schiffsfoto ASTROSPRINTER



Abbildung 1: ASTROSPRINTER

1.2 Schiffsdaten ASTROSPRINTER

Schiffsname:	ASTROSPRINTER
Schiffstyp:	Containerschiff
Flagge:	Zypern
Heimathafen:	Limassol
IMO-Nummer:	9349215
Unterscheidungssignal:	C4RJ2
Eigner (nach Equasis):	Astromare Bereederungs-GmbH
Reederei:	Astromare Bereederungs-GmbH
Baujahr:	2007
Bauwerft:	IHDA Marine Service B.V.
Klassifikationsgesellschaft:	Bureau Veritas
Länge ü.a.:	132,30 m
Breite ü.a.:	20,60 m
Tiefgang maximal:	7,30 m
Bruttoraumzahl:	13.978
Tragfähigkeit:	9.593
Maschinenleistung:	7.999 kW
Hauptmaschine:	MAK 8M43C
Geschwindigkeit:	17 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Schiffskörperkonstruktion:	n.a.
Mindestbesatzung:	9

1.3 Reisedaten ASTROSPRINTER

Abfahrtshafen:	Hamburg
Anlaufhafen:	Immingham (UK)
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt International
Angaben zur Ladung:	Container
Besatzung:	11
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	T _V : 6,60 m – T _A : 6,90 m
Lotse an Bord:	Ja
Kanalsteurer:	Nein
Anzahl der Passagiere:	0

1.4 Schiffsfoto Nr. 5 ELBE



Quelle: Reederei

Abbildung 2: Lotsenschoner Nr. 5 ELBE

1.5 Schiffsdaten Nr. 5 ELBE

Schiffsname:	Nr. 5 ELBE
Schiffstyp:	Lotsenschoner/Traditionsschiff
Flagge:	Deutsch
Heimathafen:	Hamburg
IMO-Nummer:	-
Unterscheidungssignal:	DANF
Eigner:	Stiftung Hamburg Maritim (SHM)
Reederei:	Stiftung Hamburg Maritim (SHM)
Baujahr:	1883
Bauwerft:	H. C. Stülcken Hamburg Steinwerder

Klassifikationsgesellschaft:	-
Länge ü.a.:	24,83 m
Breite ü.a.:	5,78 m
Tiefgang maximal:	3 m
Bruttoraumzahl:	52
Tragfähigkeit:	138 t
Maschinenleistung:	2x 130 PS
Hauptmaschine:	2x Volvo Common Rail Diesel
Geschwindigkeit:	10 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Holz
Schiffskörperkonstruktion:	-
Mindestbesatzung:	15

1.6 Reisedaten Nr. 5 ELBE

Abfahrtshafen:	Hamburg
Anlaufhafen:	Hamburg
Art der Fahrt:	sonstige Schifffahrt National
Angaben zur Ladung:	Keine
Besatzung:	15
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	3 m
Lotse an Bord:	Nein
Kanalsteurer:	Nein
Anzahl der Passagiere:	28

1.7 Angaben zum Seeunfall / Vorkommnis im Seeverkehr

Art des Seeunfalls: SSU Kollision
 Datum/Uhrzeit: 08.06.2019 13:54 Uhr
 Ort: Elbe, Höhe Stadersand
 Breite/Länge: $\varphi 053^{\circ}37,6'N$ $\lambda 009^{\circ}32,3'E$
 Fahrtabschnitt: Revierfahrt

Platz an Bord: Vorschiff beider Schiffe

Folgen: **ASTROSPRINTER:** Farbabschürfungen an Steuerbordseite vorn, keine Personenschäden
Nr. 5 ELBE: erhebliche Beschädigungen durch Untergang, 8 verletzte Personen, leichte Umweltverschmutzung

Ausschnitt aus Seekarte INT 1454, BSH

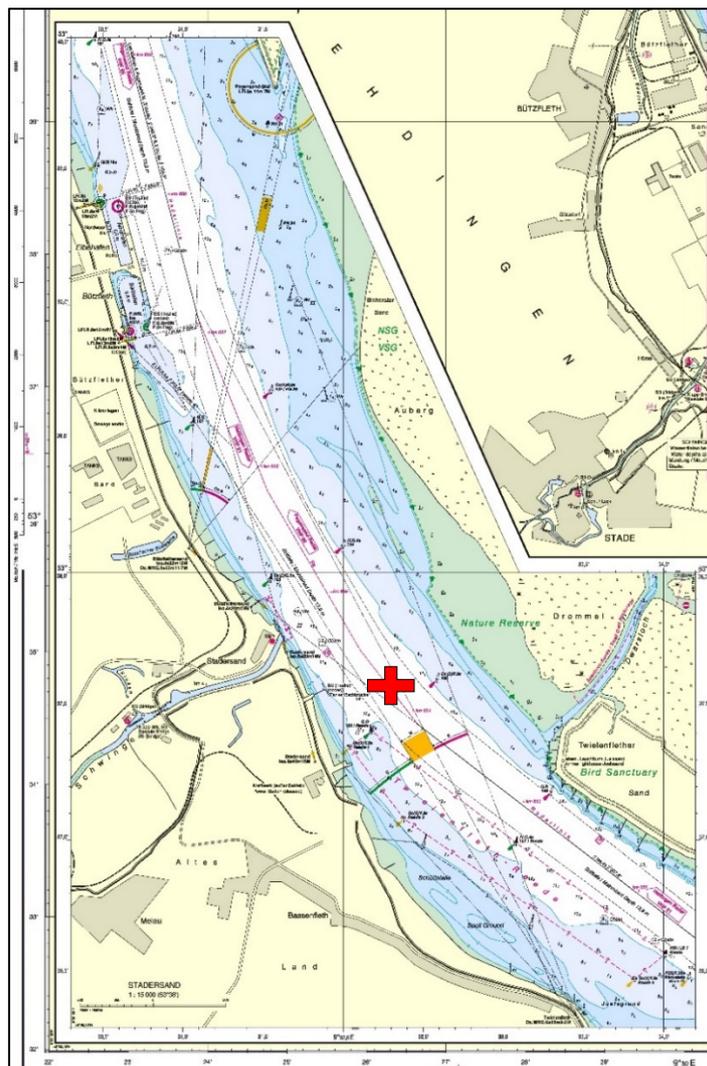


Abbildung 3: Unfallposition

1.8 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:

- Rettungsleitstelle Stade
- DLRG Stade
- Freiwillige Feuerwehr Stade

Eingesetzte Mittel:

- Motorrettungsboote „Kiek Ut“ und „Good Will“ der DLRG Ortsgruppe Stade e.V.
- sowie das Hilfeleistungs-Löschboot “Henry Köpcke” der Freiwilligen Feuerwehr Stade

Ergriffene Maßnahmen:

- Erstversorgung der Verletzten an Bord von Nr. 5 ELBE
- Einsatz von Lenzpumpen und Abschleppen durch „Kiek UT“ bis in die Schwingemündung
- Abbergen aller Personen und weiterführende medizinische Versorgung
- Sichern der untergehenden Nr. 5 ELBE einschl. Ölsperre

2 ZUSAMMENFASSUNG

Am 8. Juni 2019 13:54 Uhr¹ kam es auf der Elbe in Höhe Stadersand zu einer Kollision zwischen dem unter der Flagge Zyperns fahrenden Containerschiff ASTROSPRINTER und dem deutschen Traditionsschiff Nr. 5 ELBE. Der Segler hatte gerade eine Wende vollzogen, um nach Hamburg zurück zu fahren, als sich zwei Segel losrissen. Während die Besatzung damit beschäftigt war, diese Segel unter Kontrolle zu bekommen, wurde es versäumt, die Fahrwasserseite der eigenen Fahrtrichtung entsprechend zu wechseln. So fuhr Nr. 5 ELBE erst knapp an der ihr entgegenkommenden HANNA vorbei und kollidierte dann mit der ASTROSPRINTER. An Bord des ehemaligen Lotsenschoners, der mit 15 Mann Besatzung und 28 Fahrgästen besetzt war, wurden acht Personen überwiegend leicht verletzt. Im weiteren Verlauf des Geschehens konnte Nr. 5 ELBE aus eigener Kraft mit Unterstützung des DLRG-Bootes KIEK UT noch die nahe Mündung der Schwinge erreichen, ehe sie dort kurz vor der Pier auf Grund fest kam und versank. Alle Personen konnten durch den glücklichen Umstand, dass Rettungskräfte der Freiwilligen Feuerwehr Stade und der DLRG bereits vor Ort waren sowie der Tatsache, dass sich das Fahrzeug in geschützten Gewässern befand, rechtzeitig geborgen werden.

Bereits um 14:30 Uhr erreichte die WSP den Bereitschaftshabenden Untersucher der BSU, um den Seeunfall zu melden. Mit diesem Moment begann eine der aufwändigeren Untersuchungen der BSU. Neben den standardisierten Vorgängen wie der Befragung aller in diesem Fall überdurchschnittlich vieler Zeugen, dem Auslesen und Auswerten elektronischer Aufzeichnungen (aus dem VDR oder von der VkZ) wurde zahlreichen weiteren Fragestellungen nachgegangen, wie den schiffbaulichen Aspekten des Traditionsseglers.

Aufgrund des Umfangs und der Beschränkungen durch die Corona-Krise konnte der Bericht nicht innerhalb der Jahresfrist veröffentlicht werden. Der Entwurf ist jedoch fertig gestellt und befindet sich derzeit bis zum 24. Juni 2020 in der Anhörungsphase. Nach dem Eingang der Stellungnahmen ist vorgesehen, den endgültigen Bericht im Juli/August 2020 zu veröffentlichen.

¹ Alle Uhrzeiten im Bericht sind, soweit nicht anders angegeben, Ortszeiten = UTC +2 h = MESZ.