



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Summarischer Untersuchungsbericht 218/21

Vorkommnis

**Abschleppen des Kleinfahrzeuges TÖWI VI nach
Ausfall des Außenbordmotors auf der Fahrt von
Juist nach Norddeich am 20. Juli 2021**

13. Juli 2022

Bei dem vorliegenden summarischen Bericht im Sinne von § 27 Abs. 5 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz – SUG) handelt es sich um einen vereinfachten Bericht gemäß Art. 14 Abs. 1 S. 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.

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit den vorgenannten Rechtsgrundlagen durchgeführt. Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen (§ 9 Abs. 2 SUG).

Der vorliegende Bericht soll nicht in Gerichtsverfahren oder Verfahren der seeamtlichen Untersuchung verwendet werden. Auf § 34 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



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

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

Änderungsverzeichnis

Seite	Änderung	Datum

Inhaltsverzeichnis

1	FAKTEN	5
1.1	Schiffsfoto.....	5
1.2	Schiffsdaten.....	5
1.3	Reisedaten	5
1.4	Angaben zum Vorkommnis im Seeverkehr	6
2	UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE.....	7
2.1	Unfallhergang	7
2.2	Untersuchungsergebnisse.....	7
2.2.1	Sicherheitsanforderungen	7
2.2.2	Schiffsbesetzung	8
2.2.3	Betrieb von Wassertaxis	9
3	FAZIT	10

1 FAKTEN

1.1 Schiffsfoto



Abbildung 1: Kleinfahrzeug TÖWI VI¹

1.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	TÖWI VI
Schiffstyp:	Kleinfahrzeug ²
Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Juist
Unterscheidungssignal:	DJ8104
Betreiber:	Töwerland-Express GmbH
Baujahr:	2020
Bauwerft:	V-Boats
Typ:	Voyager Long Cabin
Länge ü.a.:	7,99 m
Rumpflänge:	7,77 m
Breite ü.a.:	2,89 m
Tiefgang maximal:	0,80 m
Maschinenleistung:	184 kW
Werkstoff des Schiffskörpers:	Aluminium

1.3 Reisedaten

Abfahrtshafen:	Juist
Bestimmungshafen:	Norddeich
Art der Fahrt:	sonstige Schifffahrt / National
Besatzung:	2

¹ Quelle: Stefan Erdmann, erd@jnn.de.

² Hier im Sinne der Anlage 1a Teil 6 Kapitel 1 Nr. 2.1.2 zu den §§ 6 und 6a der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) verwendet.

Az. 218/21

Tiefgang zum Unfallzeitpunkt: 0,8 m
 Anzahl der Passagiere: 7

1.4 Angaben zum Vorkommnis im Seeverkehr

Art des Seeunfalls: Vorkommnis, Abschleppen nach Ausfall des Antriebs
 Datum/Uhrzeit: 20. Juli 2021, 10:30 Uhr
 Ort: Fahrwasser Norddeich, Tonne B13
 Breite/Länge: Φ 53° 39,58'N, λ 007° 8,41'O
 Fahrabschnitt: Revierfahrt
 Folgen: Getriebeschaden am Außenbordmotor, geringe Gewässerverunreinigung

Ausschnitt aus Seekarte 1160 des BSH

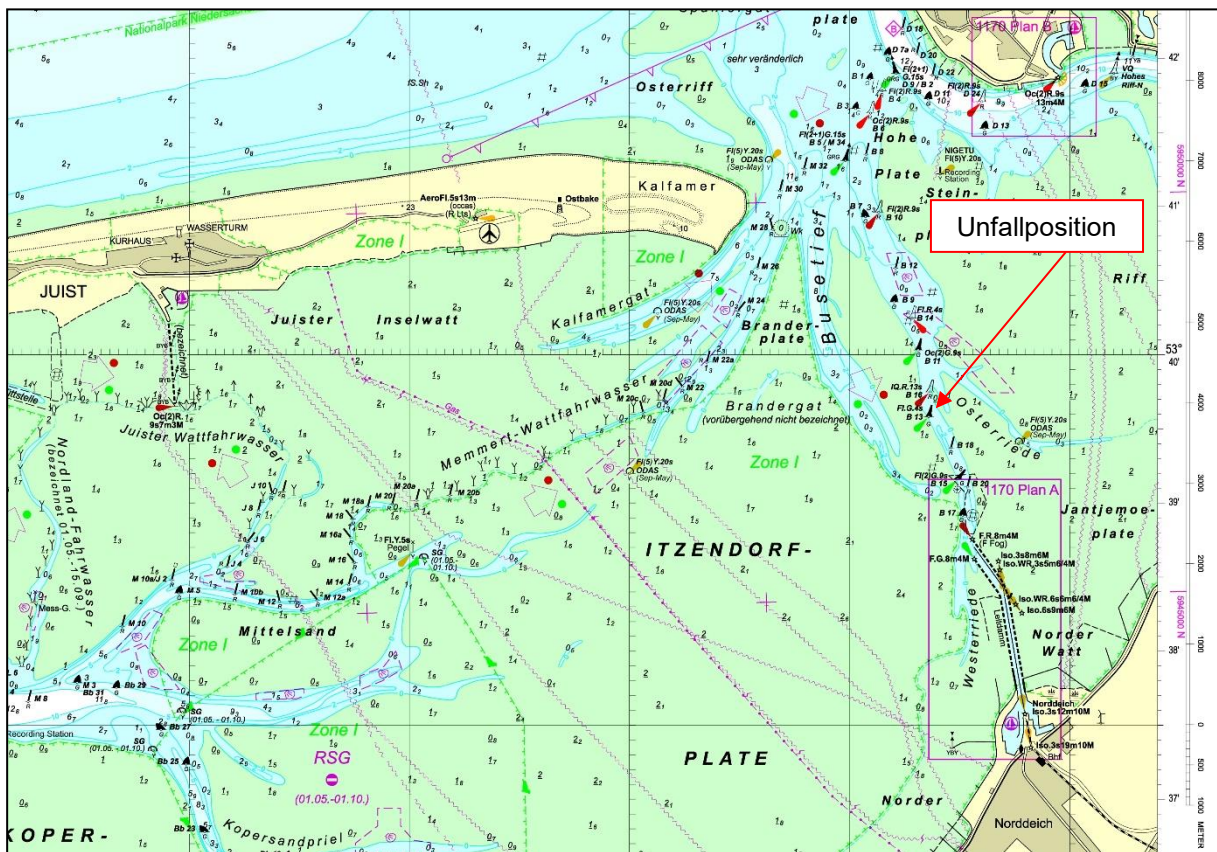


Abbildung 2: Seekarte mit Unfallposition

2 UNFALLHERGANG UND UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE

2.1 Unfallhergang

Am 20. Juli 2021 war das Kleinfahrzeug³ TÖWI VI auf dem Weg von Juist nach Norddeich, um sieben Passagiere auf das Festland zu transportieren. Die Wetterbedingungen waren gut. Nach Angabe des Bootsführers gegenüber Beamten der Wasserschutzpolizeistation Emden kam es auf Höhe der Tonne B 13 des Fahrwassers nach Norddeich zu einem unerwarteten Ausfall des als Antrieb genutzten Außenbordmotors. Es wurde ein Getriebeschaden vermutet. Da der Außenbordmotor das einzige Antriebsmittel war, trieb die TÖWI VI einige Zeit im Fahrwasser. Später wurde die TÖWI VI durch ein anderes Kleinfahrzeug in den Hafen von Norddeich geschleppt, wo die Passagiere sogleich ihrer Wege gingen. Durch das Ereignis wurde nach Angabe des Bootsführers keine Person verletzt und es entstand kein Schaden am Schiffskörper. Die Passagiere konnten durch die Wasserschutzpolizei nicht mehr befragt werden. Auch das Fahrzeug stand für eine Inaugenscheinnahme nicht mehr zur Verfügung, da es bereits auf dem Landweg abtransportiert worden war.

Im Zusammenhang mit dem Getriebeschaden trat eine kleinere Menge Getriebeöl aus, wodurch eine sehr geringfügige Gewässerverunreinigung entstand.

Die Fahrt der TÖWI VI konnte aufgrund der nicht vorgeschriebenen und daher nicht vorhandenen Ausrüstung mit einem AIS⁴-Signale aussendenden Gerät nicht nachvollzogen werden.

2.2 Untersuchungsergebnisse

2.2.1 Sicherheitsanforderungen

Durch das Unternehmen Töwerland-Express GmbH wurde und wird die TÖWI VI zum gewerblichen Transport von Fahrgästen zwischen den ostfriesischen Inseln und dem Festland eingesetzt. Das Unternehmen, das seit dem Jahr 2019 existiert, betreibt dafür auch andere ähnliche Fahrzeuge. Dabei werden pro Fahrt nicht mehr als 12 Fahrgäste befördert. Die TÖWI VI ist somit kein Fahrgastschiff im Sinne der Vorschriften, sondern ein sogenanntes Kleinfahrzeug in gewerblicher Nutzung⁵.

Hierbei handelt es sich um eine nationale Fahrzeugkategorie, die per Definition gemäß der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) Frachtschiffe bis zu einer Bruttoreaumzahl von 100 umfasst.⁶ Die für Kleinfahrzeuge geltenden schiffsbezogenen Sicherheitsanforderungen sind in Kapitel 3 von Teil 6 der Anlage 1a ausführlich und abschließend geregelt.

Auf Kleinfahrzeuge, deren Schiffslänge weniger als 8 m beträgt, finden die zurzeit geltenden Sicherheitsanforderungen des Kapitels 3 an Kleinfahrzeuge keine

³ Siehe Fußnote 2.

⁴ Automatic Identification System.

⁵ Die Art der Nutzung zum gewerblichen Personentransport schließt die Kategorisierung als Sport- oder Arbeitsboot aus.

⁶ Kapitel 1 Nr. 2.1.2. von Teil 6 der Anlage 1a zu den §§ 6 und 6a SchSV.

Anwendung.⁷ Das bedeutet, dass es gegenwärtig in Deutschland hinsichtlich des Baues, der Ausrüstung (u. a. mit Brandschutz- und Rettungsmitteln) und des technischen Betriebs von Kleinfahrzeugen dieser Größe keine Vorschriften gibt, da auch keine anderen technischen Regeln oder Vorgaben gelten. Dementsprechend finden keine diesbezüglichen behördlichen Kontrollen dieser Kleinfahrzeuge statt.⁸

Bei der TÖWI VI handelt es sich um ein Fahrzeug vom Typ Voyager Long Cabin S, das durch das Unternehmen SEAMACHINE GmbH in Verkehr gebracht wurde. Für das Boot wurde eine Einzelabnahme für die nachträgliche Bescheinigung der Bauart durch die akkreditierte Zertifizierungsstelle SL Swiss Lloyd GmbH durchgeführt und eine Konformitätsbescheinigung hinsichtlich der für Sportboote geltenden Richtlinie 2013/53/EU ausgestellt. Das Boot entspricht danach der Entwurfskategorie B – Hochsee. Es kann demnach bis zur Windstärke 8 Bft und einer signifikanten Wellenhöhe von 4 m eingesetzt werden. Die Konformitätsbescheinigung gibt somit einen guten Eindruck über die Solidität des Entwurfs und des Baues. Die Zertifizierung ist aber für den Betrieb des Bootes in diesem Fall ohne Bedeutung, da die TÖWI VI für gewerbliche Zwecke genutzt wurde.

2.2.2 Schiffsbesetzung

Gemäß der zum Zeitpunkt des Unfalls geltenden Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) war für die TÖWI VI kein Schiffsbesetzungszeugnis notwendig, da ihre Länge unter acht Metern beträgt.⁹ Durch den Betreiber war freiwillig kein Zeugnis beantragt worden.

Der Betreiber des Fahrzeugs kam seiner Verpflichtung aus der Schiffsbesetzungsverordnung¹⁰ nach, indem er die TÖWI VI mit dem Inhaber eines Befähigungszeugnisses besetzte.

Für den Bootsführer war 2019 ein deutsches Befähigungszeugnis zum Kapitän BKü (Kapitän in der Küstenfischerei) durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ausgestellt worden. Dieses befähigt zum Führen von Fischereifahrzeugen von weniger als 24 m Länge.

Gemäß der zum Unfallzeitpunkt geltenden Seeleute-Befähigungsverordnung (See-BV)¹¹ schlossen alle Befähigungszeugnisse für den nautischen Schiffsdienst auf Fischereifahrzeugen die Befugnis zum Schiffsführer NSF¹² ein. Dieses Befähigungszeugnis war allerdings nur zum Führen bestimmter Fahrzeuge gedacht. Zum Personentransport verwendete Kleinfahrzeuge, im Weiteren als "Wassertaxis" bezeichnet, waren in der abschließenden Liste¹³ nicht enthalten, da es diese Fahrzeuggruppe zum Zeitpunkt der Erstellung der See-BV nicht gab. Daher wäre zum Führen eines Wassertaxis formal ein Befähigungszeugnis NK 500 notwendig

⁷ Kapitel 3 Nr. 1.1 von Teil 6 der Anlage 1a zu den §§ 6 und 6a der SchSV.

⁸ Gleiches würde auch bei einer etwaigen Kategorisierung als Arbeitsboot gelten, vgl. Ziffer 1.2.7 des Kapitels 1 Teil 6 zu Anlage 1a.

⁹ § 8 Abs. 1 Satz 3 SchBesV in der Fassung vom 18. Juli 2013.

¹⁰ § 2 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 SchBesV.

¹¹ § 33 Abs. 3 Satz 4 See-BV vom 8. Mai 2014.

¹² NSF – Schiffsführer Kleinfahrzeug.

¹³ § 2 Abs. 3 Nr. 21 See-BV vom 8. Mai 2014.

gewesen. Die Untersucher der BSU gehen aber davon aus, dass Inhaber von Befähigungszeugnissen BKü sicherlich ausreichend befähigt sind. Dies gilt, solange der Schiffsbetreiber nach dem Grundsatz handelte, dass „Personen, die in dem Schifffahrtsunternehmen und auf dem Schiff hierfür beauftragt werden, wirksam ausgewählt, angeleitet, unterrichtet, beobachtet und unterstützt werden.“¹⁴

Zum Unfallzeitpunkt befanden sich nach Aussage des Bootsführers gegenüber den Beamten der Wasserschutzpolizei zwei Besatzungsmitglieder an Bord der TÖWI VI. Da der Bootsführer sich zu den Fragen der BSU nicht äußerte, ist unbekannt, welche Qualifikation das zweite Besatzungsmitglied besaß.

2.2.3 Betrieb von Wassertaxis

Die für den Personentransport genutzten Kleinfahrzeuge < 8 Meter, die sog. Wassertaxis, haben in den letzten Jahren besonders an der niedersächsischen Nordseeküste Verbreitung gefunden. Sie verbinden die vorgelagerten Inseln mit dem Festland oder untereinander. Sie operieren hier auf relativ geschützten Gewässern. Diese Wassertaxis stehen in Konkurrenz zu den etablierten Fährschiffsreedereien. Der nutzerbezogene Vorteil der Wassertaxis besteht in der sehr hohen Geschwindigkeit der genutzten kleinen Boote und der größeren Unabhängigkeit von den tidebedingten Wasserständen. Wassertaxis kommen aber auch auf der Ostsee zum Einsatz, wo sie entferntere Yachthäfen mit Innenstädten verbinden, wie beispielsweise in Neustadt/Holstein.

Bei der im Rahmen der Untersuchung durchgeführten Recherche stießen die Untersucher aber auch auf einen Bericht, wonach Kurier- bzw. Servicefahrten zu Offshore-Anlagen geplant seien.¹⁵

Der Betreiber der TÖWI VI hatte zum Unfallzeitpunkt von sich aus Maßnahmen ergriffen, die einen sicheren Betrieb seiner Flotte ermöglichen sollten. Die von ihm genutzten Fahrzeuge verfügten über eine Konformitätsbescheinigung als Sportboot mit der Entwurfskategorie B und wurden durch Bootsführer mit einem Befähigungszeugnis geführt. Der Betreiber stand dazu auch in Kontakt mit der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr¹⁶.

Die TÖWI VI ist mit einem UKW-Seefunkgerät mit DSC¹⁷ und einem Radargerät ausgestattet. Es befinden sich Rettungswesten für alle Personen an Bord.

Ein solches Verhalten bei der Auswahl geeigneter Fahrzeuge sowie bei der Besetzung und Ausrüstung ist allerdings keine Selbstverständlichkeit. So wurde bei der Untersuchung der Seeunfälle der GEO PROFILER (BSU-Bericht 258/18) und RIGI¹⁸ (Bericht des Danish Maritime Accident Investigation Board) deutlich, dass es nicht nur in Deutschland für den Einsatz von Kleinfahrzeugen < 8 Meter an Regelungen mangelte.

¹⁴ § 3 Satz 2 Schiffssicherheitsgesetz (SchSG).

¹⁵ Ostfriesenzeitung, 14. Juli 2020.

¹⁶ Kurz für Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation.

¹⁷ Digital Selective Calling.

¹⁸ <https://dmaib.com/reports/2018/rigi-foundering-on-23-april-2018/>. (25. April 2022).

Die Bundesregierung hat inzwischen reagiert. Mit der Novellierung der SchBesV am 23. Juni 2021 und der Änderung der See-BV am 28. Juli 2021 ist nun für alle Kauffahrteischiffe ein Schiffsbesatzungszeugnis notwendig und es wurde ein neues Befähigungszeugnis zum Kapitän nationale Fahrt BRZ 100 (Kapitän NK 100) eingeführt.

Nach Ansicht der BSU ist darüber hinaus auch eine Änderung der Schiffssicherheitsverordnung notwendig, um die technischen Anforderungen an Kleinfahrzeuge unter 8 Meter zu regeln. Dies insbesondere, da offensichtlich vermehrt solche Fahrzeuge zum gewerblichen Einsatz kommen.

Nach Erkenntnissen der niedersächsischen Wasserschutzpolizei verkehren inzwischen 14 Wassertaxis von verschiedenen Betreibern allein im Bereich der ostfriesischen Inseln.¹⁹ Da inzwischen auch die traditionellen Fährreedereien Wassertaxis einsetzen, scheint eine ausreichende und möglicherweise noch anwachsende Nachfrage zu bestehen. Die BSU sieht bereits aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeiten grundsätzlich ein höheres Gefährdungspotenzial für Menschen und Umwelt. Die im Watt vorhandenen Flachwassergebiete erhöhen das Risiko wegen möglicher Grundberührungen weiter. So berichtete einer der Betreiber, dass man mit den kleinen Booten nicht bei jedem Wasserstand fahren könne.²⁰

3 Fazit

Aufgrund der geringen Auswirkungen des beschriebenen Vorkommnisses verzichtete die BSU auf eine umfangreichere Untersuchung. Darüber hinaus wurden die wesentlichen Probleme bei der Nutzung von Kleinfahrzeugen < 8 Meter zuvor im Zusammenhang mit der Untersuchung des Seeunfalls der GEO PROFILER herausgearbeitet. Ein Teil der dabei im Mai 2019 veröffentlichten Sicherheitsempfehlungen wurde umgesetzt.

Der hier betrachtete Ausfall des Antriebs der TÖWI VI verlief ohne größere Schäden für die beteiligten Personen und das Fahrzeug selbst. Die Untersucher der BSU gehen aufgrund der Bauqualität des Bootes, der Ausrüstung und der Besetzung mit einem zweiten Besatzungsmitglied davon aus, dass auch widrigere Umstände hätten gemeistert oder Hilfe hätte herbeigerufen werden können.

Die Eignung eines Kleinfahrzeuges < 8 Meter und dessen Ausrüstung für die gewerbliche Nutzung liegen wie dargestellt bislang allein in der Verantwortung und Zuverlässigkeit des Betreibers. Die BSU sieht jedoch als Ergebnis dieser und der genannten anderen Unfalluntersuchungen sowie der Tatsache, dass inzwischen mit solchen schnellen Kleinfahrzeugen in zunehmendem Maße Personen befördert werden, ein erhöhtes Gefährdungspotenzial. Die bereits genannte mögliche Ausdehnung des Einsatzgebietes solcher Fahrzeuge auf das Küstenvorfeld unterstreicht die Notwendigkeit regulatorischer Maßnahmen. Das

¹⁹ E-Mail der WSP Inspektion Oldenburg an die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr, 04/2022.

²⁰ <https://magazin.norderney-zs.de/news/toewerland-express-partner-von-frisonaut>, vom 29. April 2021. (25.04.2022).

Gefährdungspotenzial sollte durch entsprechende Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb dieser Fahrzeuge im Rahmen der Schiffssicherheitsverordnung verringert werden, um so den Betreibern klare Vorgaben an die Hand zu geben, um so Rechtssicherheit für alle Beteiligten und faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten. Die Umsetzung der entsprechenden Sicherheitsempfehlung der BSU an das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aus dem Untersuchungsbericht zum Untergang der GEO PROFILER steht somit noch aus.