



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Untersuchungszwischenbericht 343/22

Schwerer Seeunfall

**Anfahrung der Kattwykbrücke durch FAIRPLAY 82
am 21.07.22**

19. Juli 2023

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-bund.de

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

Änderungsverzeichnis

Seite	Änderung	Datum

1 FAKTEN

1.1 Schiffsfoto



Abbildung 1: FAIRPLAY 82¹

1.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	FAIRPLAY 82
Schiffstyp:	Hafenschlepper
Flagge:	Deutschland
Heimathafen:	Hamburg
IMO-Nummer:	9693252
Unterscheidungssignal:	DIH2
Eigner (nach Equasis):	Fairplay Towage
Reederei:	Bugsier-,Reederei-& Bergungs-GmbH&Co.KG
Baujahr:	2014
Bauwerft:	Fassmer Lemwerder
Klassifikationsgesellschaft:	Bureau Veritas
Länge ü.a.:	31,50 m
Breite ü.a.:	12,00 m
Tiefgang maximal:	6,20 m
Bruttoreaumzahl:	440

¹ Quelle: Reederei.

Maschinenleistung:	4.498 kW
Hauptmaschine:	Schottel Tractor
Geschwindigkeit:	13 kn
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Mindestbesatzung:	3

1.3 Reisedaten

Abfahrtshafen:	Hamburger Hafen am Kraftwerk Moorburg
Bestimmungshafen:	Hamburg
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt National
Angaben zur Ladung:	Keine
Besatzung:	3
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	$T_v = 5,70$ m, $T_a = 5,80$ m
Lotse an Bord:	Nein

1.4 Angaben zum Seeunfall

<p>Art des Seeunfalls:</p> <p>Datum/Uhrzeit:</p> <p>Ort:</p> <p>Breite/Länge:</p> <p>Fahrtabschnitt:</p> <p>Platz an Bord:</p> <p>Folgen:</p>	<p>Schwerer Unfall + Kontakt eines Schleppers mit einer Brücke</p> <p>21.07.2022 / 18:17 Uhr</p> <p>Hamburger Hafen, Kattwykbrücke</p> <p>$\Phi = 53^{\circ}29,4'N, \lambda = 009^{\circ}57,1'E$</p> <p>Abgeschlossene Schlepperassistenz, Revierfahrt</p> <p>Mittschiffs, Steuerhaus</p> <p>drei leicht verletzte Besatzungsmitglieder, schwere Schäden am Steuerhaus des Schleppers</p>
--	---

Ausschnitt aus Seekarte INT 1663, BSH

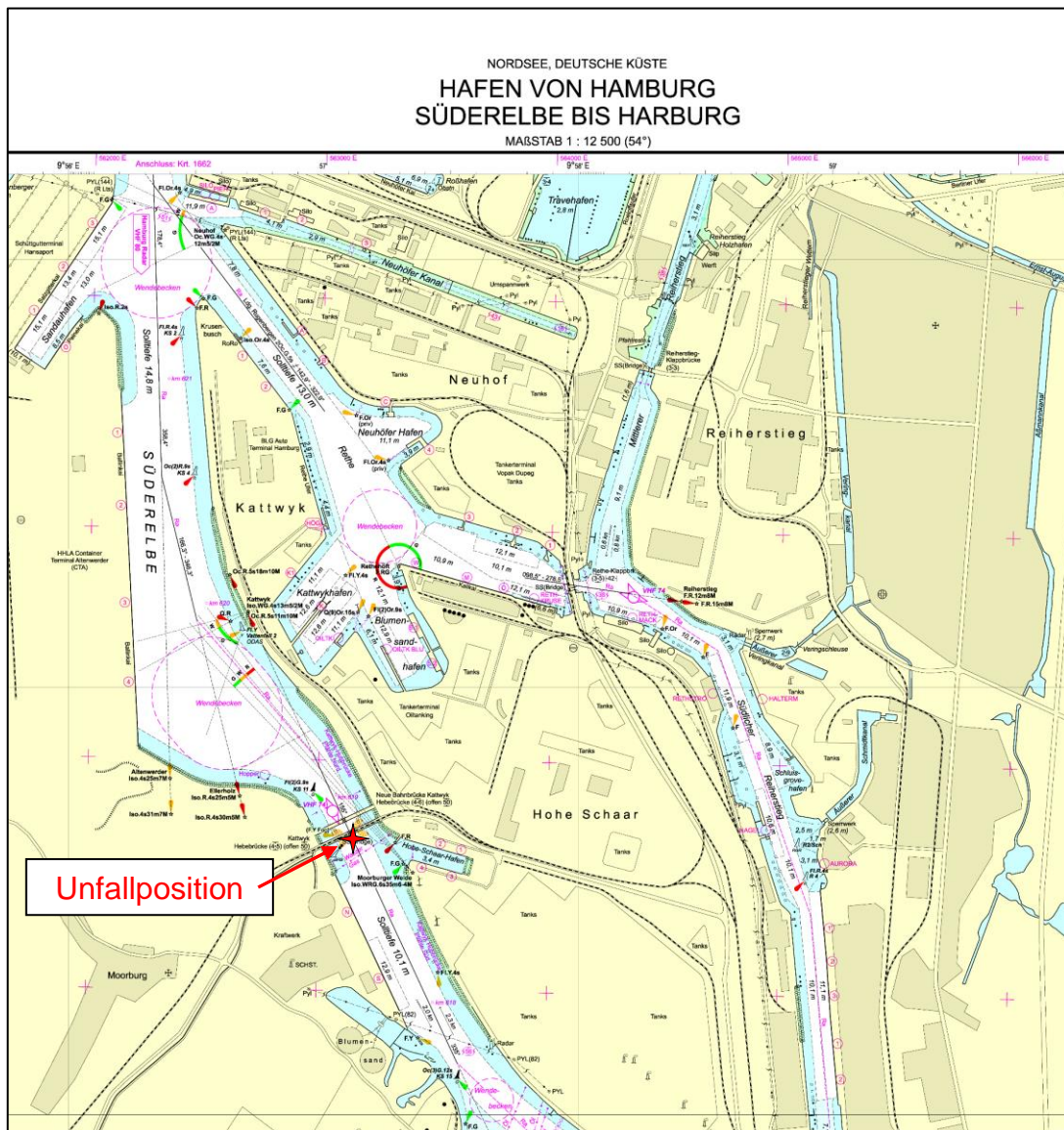


Abbildung 2: Seekarte mit Unfallposition

1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	Brückenmeister der Kattwykbrücke, Nautische Zentrale Hamburg, Rettungsdienst
Eingesetzte Mittel:	Schlepper FAIRPLAY 9 nimmt FAIRPLAY 82 längsseits und
Ergriffene Maßnahmen:	schleppt FAIRPLAY 82 zum Anleger, Erste Hilfe Maßnahmen durch angeforderten Krankenwagen, Straßensperrung und Schienensperrung durch Brückenmeister

2 ZUSAMMENFASSUNG

Am 21. Juli 2022 verholte im Hafen von Hamburg das Seeschiff TANG LAND unter Assistenz der Schlepper FAIRPLAY 82, FAIRPLAY 9 und BUGSIER 9 von den Norderelbpfählen zum Kraftwerk Moorburg. Gegen 17:30 Uhr passierte der Schleppverband die beiden geöffneten Kattwykbrücken in südöstlicher Richtung. Nach dieser Passage wurden die Hubbrücken wieder abgesenkt, um den Schienen- und Straßenverkehr zu ermöglichen.

Nachdem die TANG LAND am Anlieger des Kraftwerks Moorburg angelegt hatte, wurde als erster Schlepper die FAIRPLAY 82 entlassen. Der Schlepper nahm Fahrt auf und fuhr mit 6,5 kn gegen die abgesenkte südliche Alte Kattwykbrücke. Laut AIS kam es um 18:17 Uhr zum Kontakt, bei dem das Steuerhaus stark zerstört wurde. Die sich dort aufhaltenden Personen, der Kapitän und sein Chief, konnten sich niederknien so weit schützen, dass sie nur leicht verletzt wurden. Das dritte Besatzungsmitglied, ein Schiffsmechaniker, befand sich gerade in den Aufbauten und fiel durch den plötzlichen Ruck, der durchs Schiff ging, eine Treppe hinab, so dass er sich ebenfalls leichte Verletzungen zuzog.

Am darauffolgenden Tag nahm ein Team der BSU die Schäden am Schlepper in Augenschein und sprach mit der Besatzung.

Abbildung 3 zeigt, dass die Decke des Steuerhauses abgerissen, komplett nach hinten geschoben und umgekippt wurde. Die Steuerstände und Bedienpulte blieben dabei stehen und wurden durch die Besatzung später mit einer Plane abgedeckt.



Abbildung 3: Schadensbild²

² Quelle: BSU.



Abbildung 4: Die Kattwykbrücke, die auch zum Unfallzeitpunkt heruntergelassen war³

Die Untersuchung des Unfalls wurde zwischenzeitlich abgeschlossen und die BSU ist derzeit dabei, den diesbezüglichen Untersuchungsbericht zu fertigen. Da die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist für dessen Veröffentlichung nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit auf dem Wege der Herausgabe eines Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung dieses schweren Seeunfalls informiert.

³ Quelle: Wasserschutzpolizei Hamburg.