



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

Summarischer Untersuchungsbericht
490/06

Schwerer Seeunfall

Wassereinbruch nach Grundberührung bei
Borkum auf der Motoryacht ATLANTIS
am 15. September 2006

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

Inhaltsverzeichnis

1	ZUSAMMENFASSUNG DES SEEUNFALLS.....	4
2	UNFALLORT.....	5
3	SCHIFFSDATEN.....	6
3.1	Foto.....	6
3.2	Daten.....	6
4	UNFALLHERGANG.....	7
5	UNTERSUCHUNG.....	9
5.1	Der Bootsführer.....	9
5.2	Die ATLANTIS.....	9
5.3	Reiseverlauf.....	9
5.4	Funkverkehr.....	11
5.5	Bergung.....	11
5.6	Schäden.....	12
5.7	Alkoholkonsum.....	12
6	QUELLENANGABEN.....	13

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Seekarte.....	5
Abbildung 2:	Motoryacht ATLANTIS.....	6
Abbildung 3:	Eintragung des Hafenmeisters in die Seekarte der ATLANTIS.....	7
Abbildung 4:	Fahrtverlauf der ATLANTIS.....	10

1 Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 15. September 2006 gegen 21:00¹ Uhr lief die Motoryacht ATLANTIS auf die Außenseite des Leitdamms der Fischerbalje vor Borkum auf. Sie zog sich dabei eine Beschädigung des Unterwasserschiffes zu, was einen Wassereinbruch zur Folge hatte. Dieser Wassereinbruch konnte durch den allein an Bord befindlichen Bootsführer mit Bordmitteln nicht gestoppt werden. Im weiteren Verlauf kamen ein niederländischer und deutscher Seenotkreuzer zum Einsatz. Die Motoryacht wurde schwimmfähig gehalten und nach Borkum eingebracht.

Beim Bootsführer wurde eine während des Führens der ATLANTIS bestehende Alkoholisierung im Bereich der absoluten Fahruntüchtigkeit festgestellt.

¹ alle Zeiten in MESZ – Mitteleuropäische Sommerzeit

2 Unfallort

Art des Ereignisses: Schwerer Seeunfall, Wassereintrich nach Grundberührung
 Datum/Uhrzeit: 15. September 2006/20:56 Uhr
 Ort: Fischerbalje, Einfahrt Hafen Borkum
 Breite/Länge: φ 53°33,2' N λ 006 °42,9' E

Ausschnitt aus Seekarte Int. 1045, BSH

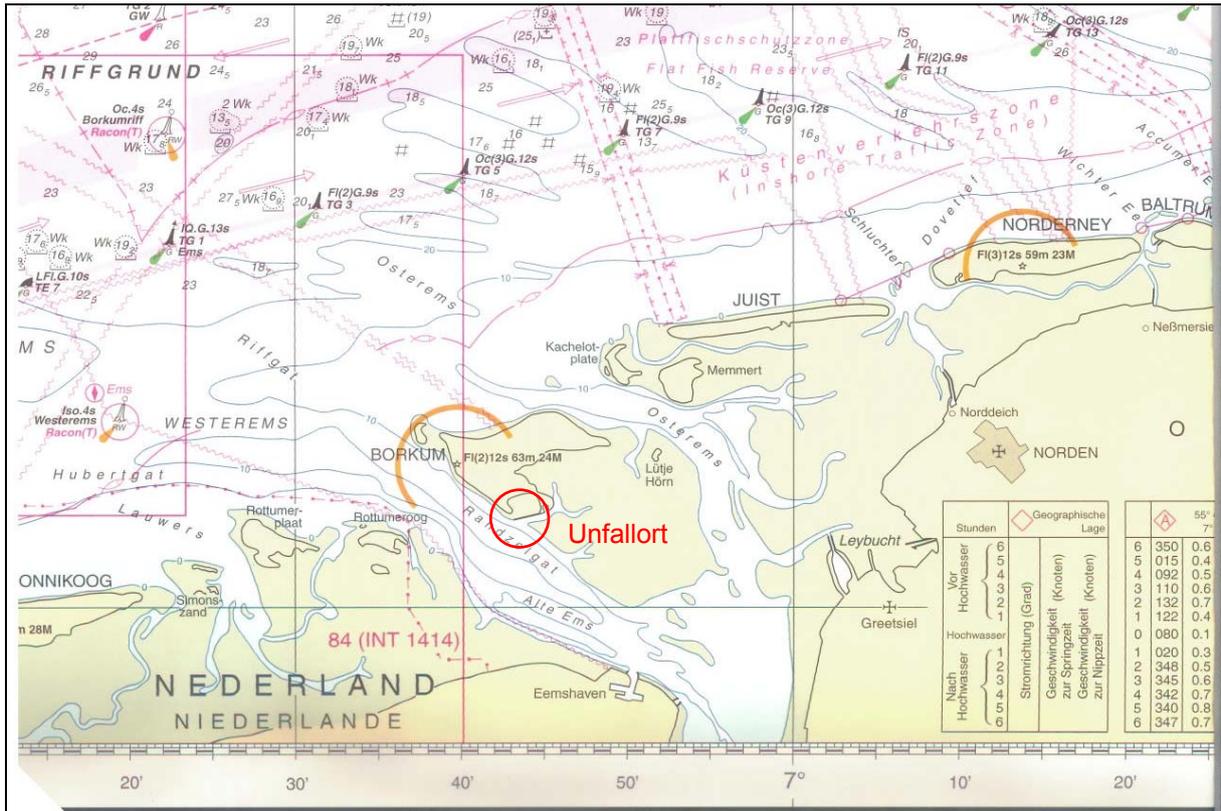


Abbildung 1: Seekarte

3 Schiffsdaten

3.1 Foto



Abbildung 2: Motoryacht ATLANTIS

3.2 Daten

Schiffsname:	ATLANTIS
Schiffstyp:	Motoryacht
Nationalität/Flagge:	deutsch
Heimathafen:	Kaub/Rhein
Kennzeichen ² :	MZ-G 822
Typ:	Macheta Kreuzer
Baujahr:	1986
Bauwerft/Baunummer:	unbekannt
Klassifikationsgesellschaft:	keine
Länge ü.a.:	12,00 m
Breite ü.a.:	3,65 m
Tiefgang:	1,10 m
Maschinenleistung:	140 PS
Hauptmaschine:	DAF Einbaumaschine
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Schiffskörperkonstruktion:	Verdränger

² nach KIFzKV-BinSch - Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschiffahrtsstraßen verkehrenden Kleinfahrzeugen

4 Unfallhergang

Der Eigner der Motoryacht ATLANTIS sei mit seinem Fahrzeug seit mehreren Wochen in niederländischen und deutschen Binnen- und Seegebieten allein unterwegs gewesen. Am 15. September 2006 habe er gegen 15:15 Uhr den Hafen von Norddeich verlassen, um nach Emden zu fahren. Informationen zum Seegebiet habe sich der Bootsführer beim Hafenmeister des Yachthafens eingeholt. Dieser sei auch insofern behilflich gewesen, als dass er die zu fahrende Strecke in die Seekarte eingetragen und Informationen zur besten Startzeit gegeben habe. Die Fahrt sollte dabei über das Norddeicher Wattfahrwasser, die Bantsbalje und die Greetsieler Legde in die Osterems führen (Abbildung 3).

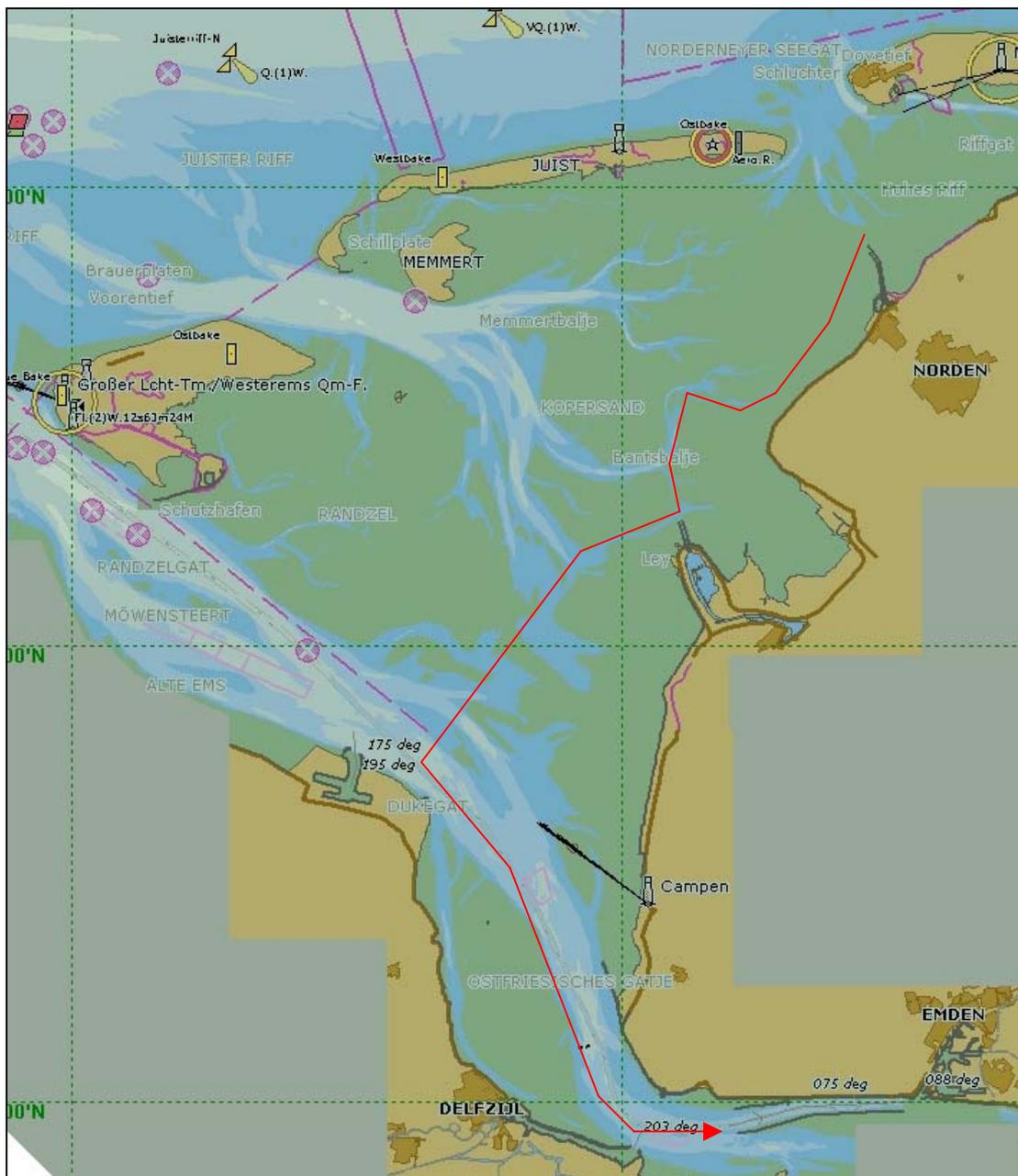


Abbildung 3: Eintragung des Hafenmeisters in die Seekarte der ATLANTIS

Während der Fahrt habe sich der Bootsführer an den roten Tonnen orientiert. Kurse seien nicht abgesteckt worden. Ein vorhandener GPS-Seekartenplotter hätte auf Grund fehlender Seekartenmodule für dieses Seegebiet nicht zur Verfügung gestanden. Ein elektrischer Defekt habe die Navigationsfunktion unmöglich gemacht. Während der Fahrt habe er zweimal mittels Heranfahren mit Seglern Kontakt aufgenommen, um diese nach dem Weg nach Emden zu fragen. Letztmalig sei das gegen 18:00 Uhr geschehen. Durch die Segler seien seine Positionen immer bestätigt worden.

Nach Einbruch der Dunkelheit habe er keine anderen Fahrzeuge mehr gesichtet. Später sei dann an Steuerbord voraus eine Fähre in Sicht gekommen. Diese hätte ihn passiert und er habe sich entschlossen, ihr zu folgen. Während dieses Manövers habe er eine Ruderträgheit festgestellt. Er habe dann versucht, diese Trägheit durch Nachfüllen von Hydrauliköl am Steuerstand zu beheben. Zur selben Zeit sei es dann zu einem weiteren Defekt an der Ruderanlage gekommen. Dieser Defekt habe das Ruder auf Hart-Steuerbord laufen lassen. Kurze Zeit danach sei die Motoryacht mit einem lauten Geräusch und einem harten, durch das ganze Boot gehenden Ruck zum Stehen gekommen und habe festgesessen. Der Bootsführer habe die Yacht aber gleich danach durch ein Rückwärtsmanöver wieder frei bekommen. Anschließend sei er in der Nähe mit der Motoryacht vor Anker gegangen.

Circa 45 Minuten später habe der Bootsführer einen Wassereinbruch festgestellt. Mit der bordeigenen Lenzpumpe habe er das Ansteigen des Wassers nicht aufhalten können, und so habe er gegen 22:15 Uhr mit dem Mobiltelefon über den Notruf „110“ Hilfe angefordert.

5 Untersuchung

5.1 Befähigung des Bootsführer

Nach einer entsprechenden Ausbildung war der Bootsführer bis zur Pensionierung als Schiffsführer in der Binnenschifffahrt tätig. Er ist im Besitz mehrerer dazu notwendiger Patente und Zeugnisse. Seit 1978 besitzt er den Sportbootführerschein-See und seit 2001 den Sportbootführerschein-Binnen. Ein „Beschränkt gültiges Sprechfunkzeugnis für Ultrakurzwellen“ ist seit 1982 auf ihn ausgestellt.

5.2 Die ATLANTIS

Im Jahr 2002 erwarb der Bootsführer die Motoryacht ATLANTIS. In den Jahren danach wurde sie für Urlaubsreisen genutzt.

Für den Kartenplotter befanden sich keine Karten für die Nordsee an Bord. Aus diesem Grund hatte der Bootsführer in Delfzijl einen Satz Seekarten erworben. Ein Tidenkalender befand sich nicht auf der Yacht.

Im Frühjahr 2006 wurde ein Autopilot eingebaut. Ein Echolot und eine UKW-Sprechfunkanlage standen ebenfalls zur Verfügung.

5.3 Reiseverlauf

Diese Reise führte in kurzen Etappen auf dem Rhein bis zur Mündung und weiter nach Borkum. Von Borkum aus wurde am 13. September 2006 Norddeich angesteuert. Auf dieser Fahrt kam es zu einem hydraulikbedingten Ruderschaden und die Motoryacht wurde durch eine andere Yacht eingeschleppt. Den Schaden an der Hydraulik reparierten ortsansässige Fachfirmen. Dabei wurde der Bootsführer auf die für die auftretenden Drücke ungeeigneten Hydraulikleitungen aus Kunststoff aufmerksam gemacht.

Am 15. September 2006 war Hochwasser, bezogen auf Borkum Südstrand, um 17:31 Uhr, Niedrigwasser um 23:28 Uhr. Sonnenuntergang war um 19:50 Uhr.

Laut Wettergutachten des Deutschen Wetterdienstes, Abteilung Seeschifffahrt, wehte am Unfalltag ein gleichmäßiger Nordost- bis Ostwind mit einer mittleren Stärke von 4 bis 5 Bft. Böen über 6 Bft wurden nicht beobachtet. Die kennzeichnende Wellenhöhe der Windsee lag unter einem Meter. Damit wurden die Vorhersagen bestätigt.

Der Bootsführer hatte keine Unterlagen zum Verlauf der Fahrt. Das Logbuch sei während des Wassereintritts vernichtet worden. Eine Seekarte wurde nicht vorgelegt.

Aufgrund der Eintragungen in die Seekarte der ATLANTIS durch den Hafenmeisters des Yachthafens Norddeich wurde bei der Untersuchung davon ausgegangen, dass der Bootsführer beabsichtigt hatte, über die Osterems direkt nach Emden zu fahren. Der Reiseverlauf der ATLANTIS am 15. September 2006 wurde durch die BSU anhand der Radaraufzeichnungen der Verkehrszentrale Emden ermittelt (siehe Abbildung 4). Danach erreichte die Motoryacht die Osterems gegen 18:00 Uhr. Hier änderte der Bootsführer nicht seinen Kurs nach Süden in Richtung Emden, sondern behielt einen westlichen Kurs bei. Ab Tonne O12 wurde mit einem Kurs von ca. 300° dem nach Norden schwenkenden Fahrwasser nicht mehr gefolgt. Um 18:54 Uhr erfolgte dann eine Kursänderung auf ca. 214°. Dieser Kurs führte dicht an der

nordwestlichen Ausdehnung der Brauerplatten vorbei. Zwischen 19:24 Uhr und 19:30 Uhr erfolgte dann, kurz vor dem Flachwassergebiet westlich von Borkum, wiederum eine Kursänderung in nordwestliche Richtung. Ab 19:38 Uhr fuhr die Yacht dann auf einem südlichen Kurs. Dabei durchquerte sie ein Robbenschutzgebiet auf dem Hohen Riff, wo zu diesem Zeitpunkt ein Befahrensverbot bestand.

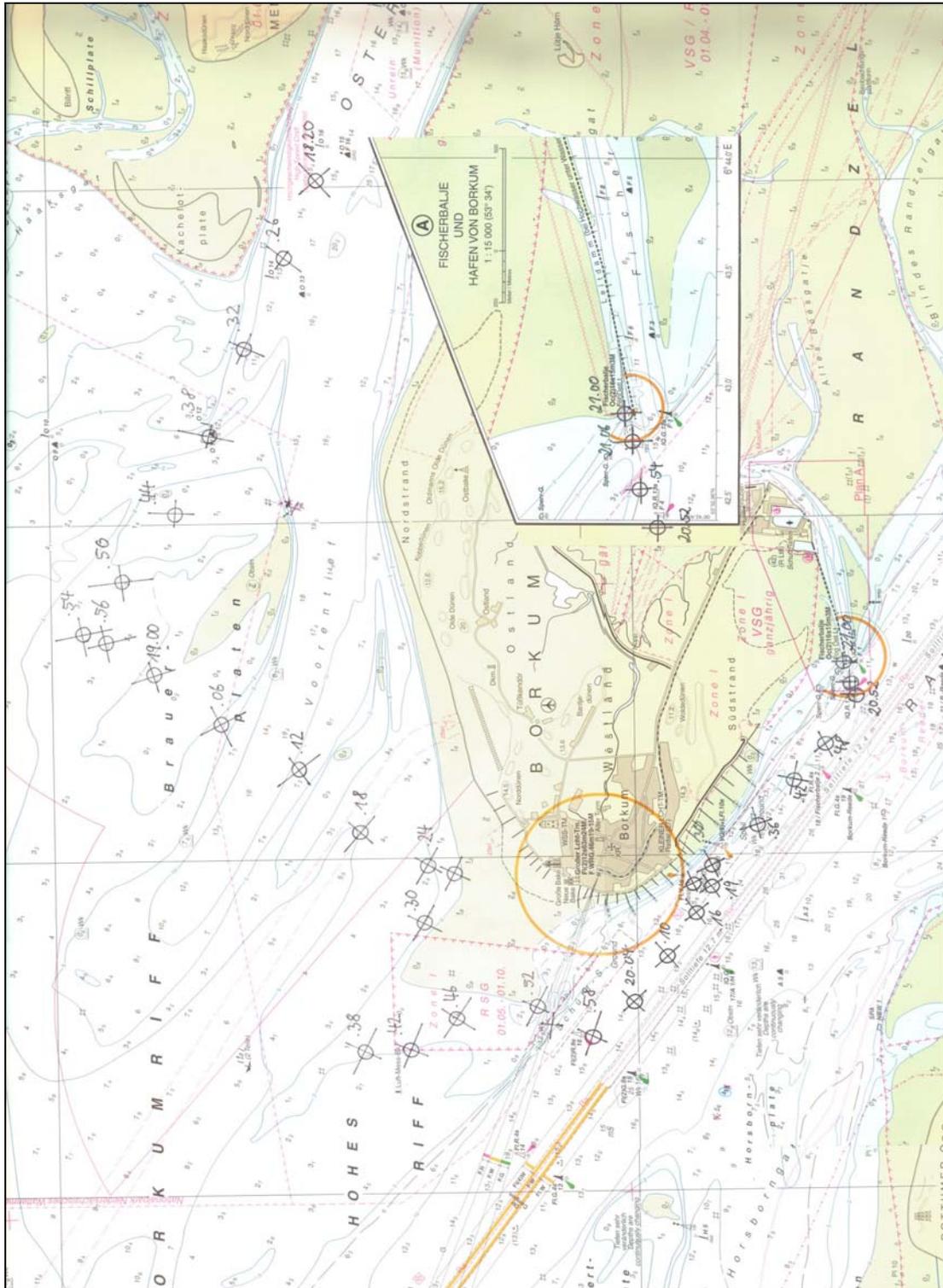


Abbildung 4: Fahrtverlauf der ATLANTIS

Gegen 19:58 Uhr erreichte die Yacht das Emsfahrwasser, wo sie auf der Nordseite dem Fahrwasserverlauf folgte. Um 20:52 Uhr wurde die Tonne F4 auf der Steuerbordseite gelassen und in Richtung Fischerbalje, also zur Einfahrt zum Hafen Borkum, gedreht. Die unbefeuerte westliche Kardinaltonne vor der Fischerbalje wurde ebenfalls mit der Steuerbordseite passiert. Gegen 20:56 Uhr berührte die Yacht den am äußeren Ende befeuerten Leitdamm der Fischerbalje an der Außenseite. Wenig später kam sie frei und gegen 21:14 Uhr war die Ankerposition erreicht.

5.4 Funkverkehr

Die Erkenntnisse über den Funkverkehr beruhen auf der Auswertung der Aufzeichnungen des UKW-Kanals 16 der Verkehrszentrale Emden.

Am 15. September 2006 wurde um 22:02 Uhr Folgendes aufgezeichnet: „Hallo hier ist das Sportboot ATLANTIS. Ist da jemand?“

Um 22:03 Uhr folgte dann: „Hallo, Mayday Mayday.“

Warum auf diesen Ruf andere Teilnehmer am Funkverkehr nicht reagierten, konnte durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung nicht geklärt werden. Nur ein anderes, nicht näher zu identifizierendes Fahrzeug rief um 22:07 Uhr zweimal die ATLANTIS: „Sportboot ATLANTIS, ...?“ und 20 Sekunden später nochmals: „Sportboot ATLANTIS, ...?“

Um 22:40 Uhr meldete sich das niederländische Seenotrettungsboot JAN EN TITIA VISSER bei der niederländischen Küstenwachstation und tauschte mit dieser Informationen aus. Es teilte mit, dass es, aus Eemshaven kommend, Richtung Emden fahren würde.

Um 22:41 Uhr rief der deutsche Seenotkreuzer ALFRIED KRUPP die ATLANTIS, ohne eine Antwort zu bekommen.

Um 22:44 Uhr wurde durch Bremen Rescue Radio eine PAN PAN-Meldung über die Suche nach der ATLANTIS ausgestrahlt. Diese hatte folgenden Inhalt: „Die ATLANTIS, einlaufend Ems, im Gebiet um Emden, vor Anker, macht Wasser, nähere Information – kennt seine Position nicht“.

22:48 Uhr war der Seenotkreuzer ALFRIED KRUPP an der Tonne F4 und um 22:50 Uhr an der ATLANTIS.

22:54 Uhr teilte das MRCC Bremen dem niederländischen Rettungsboot den konkreten Einsatzort mit, den das Boot dann gegen 23:13 Uhr erreichte.

23:15 Uhr wurde die PAN PAN-Meldung aufgehoben.

5.5 Bergung

Um 22:24 Uhr hatte der Seenotkreuzer ALFRIED KRUPP die Information über den Seenotfall erhalten. Kurze Zeit davor war MRCC Bremen³ durch eine Einsatzleitstelle der Polizei über den Vorfall informiert worden. In der Nähe der mit starker Schlagseite liegenden ATLANTIS setzte die Besatzung des Seenotkreuzers das Tochterboot aus und brachte damit eine Lenzpumpe an Bord. Zu diesem Zeitpunkt stand in der Vorder- und Achterkajüte ca. 0,8 m Wasser. Durch das niederländische Rettungsboot wurden zwei weitere Lenzpumpen eingesetzt. Gegen 23:55 Uhr war die Motoryacht soweit stabilisiert, dass der Anker gekappt werden konnte und die ATLANTIS zwischen den beiden Rettungsbooten nach Borkum verbracht wurde.

³ MRCC - Maritime Rescue Coordination Center

5.6 Schäden

Nachdem die Yacht an Land war, wurde ein ca. 40 mm großes Loch an der Backbordseite festgestellt, das etwa 0,5 m unterhalb der Wasserlinie lag. Dieses Loch war durch die Abstützung des backbordseitigen Ruderanschlages in den Rumpf gedrückt worden.

5.7 Alkoholkonsum

Der Bootsführer gab an, dass er am 15. September 2006 gegen 12:00 Uhr aufgestanden sei. Er hätte dann etwas gegessen und um 14:00 Uhr eine weitere Mahlzeit zu sich genommen. Zu dieser warmen Mahlzeit habe er 0,5 l Bier getrunken. Erst nach dem Auflaufen, vor Anker liegend, habe er weitere alkoholische Getränke konsumiert.

Die ATLANTIS wurde bei ihrer Ankunft in Borkum von einem Beamten der Wasserschutzpolizei aufgesucht, um erste Ermittlungen zum Geschehen durchzuführen. Dabei wurde beim Bootsführer Atemalkohol festgestellt. Das führte zu entsprechenden polizeilichen Maßnahmen. Durch ein Gutachten wurde anschließend festgestellt, dass der Bootsführer zum Zeitpunkt des Einlaufens in die Fischerbalje so stark alkoholisiert war, dass seine Blutalkoholkonzentration (BAK-Wert) oberhalb der Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 ‰ lag.

Da dieser Seeunfall keine Untersuchungsergebnisse von besonderer Bedeutung für die Sicherheit auf See erbrachte, wird seine Untersuchung durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung mit einem summarischen Untersuchungsbericht abgeschlossen.⁴

⁴ Siehe § 15 Abs. 1 SUG i.V.m. § 18 Abs. 4 FIUUG

6 Quellenangaben

- Ermittlungen Wasserschutzpolizeistation Borkum und Wasserschutzpolizeistation Norden
- Schriftliche Erklärungen des Bootsführers
- Einsatzberichte des MRCC Bremen und des Seenotkreuzers ALFRIED KRUPP
- Seekarten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
- Amtliches Wettergutachten Deutscher Wetterdienst (DWD)
- Radar- und UKW-Aufzeichnungen Verkehrszentrale Emden