



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Untersuchungszwischenbericht 444/23

Sehr schwerer Seeunfall

**Untergang des Fischkutters WOTAN nach Brand im
Maschinenraum in der Süderpiep ca. 7 sm westlich
von Büsum am 18. August 2023**

13. August 2024

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: Schiffsfoto WOTAN¹

1.2 Schiffsdaten

| | |
|--|-----------------------------|
| Schiffsname: | WOTAN |
| Schiffstyp: | Fisch- und Krabbenkutter |
| Flagge: | Deutschland |
| Heimathafen: | Büsum |
| Fischereizeichen: | SC 9 |
| Unterscheidungssignal: | DIZO |
| MMSI: | 211572000 |
| Eigner/Reederei: | privat |
| Baujahr: | 1991 |
| Bauwerft: | Faaborg Værft A/S, Dänemark |
| Klassifikationsgesellschaft ² : | Lloyds Register |
| Länge ü. a.: | 17,79 m |
| Breite ü. a.: | 5,46 m |
| Tiefgang maximal: | 2,40 m |
| Bruttoreaumzahl: | 46 |
| Tragfähigkeit: | 15,92 t |

¹ Quelle: Matthias Kock, aufgenommen im Oktober 2015, http://eoms.de/haefen/index.php?Deutschland_Nordsee:B%C3%BCsum-SC-B%C3%9CS:SC9&search=wotan (19.09.2023).

² Rumpfzertifikat.

Maschinenleistung: 221 kW
Hauptmaschine: MAN – D 2866 LXE 43
Geschwindigkeit: 8,5 kn
Werkstoff des Schiffskörpers: Glasfaserverstärkter Kunststoff (GFK)
Schiffskörperkonstruktion: Sandwichbauweise
Mindestbesatzung: 2

1.3 Reisedaten

Abfahrtschafen: Büsum, Deutschland
Bestimmungshafen: Büsum, Deutschland
Art der Fahrt: Küstenfischerei im Schleswig-Holsteinischen Wattenmeer
Angaben zur Ladung: ca. 150 kg Krabben
Besatzung: 2
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt: $T_a = 2,40$ m
Lotse an Bord: Nein
Anzahl der Passagiere: 0

1.4 Angaben zum Seeunfall

Art des Seeunfalls: Sehr schwerer Seeunfall (SSU), Untergang infolge eines Brandes
Datum/Uhrzeit: 18.08.2023 ca. 03:00 - 03:45 Uhr: Brand bemerkt
18.08.2023 09:52 Uhr: Untergang
Ort: Süderpiep, ca. 7 sm westlich von Büsum
Breite/Länge: $\varphi = 54^\circ 07,4'N$, $\lambda = 008^\circ 39,6'E$
Fahrabschnitt: vor Anker liegend (Pause vom Fangbetrieb)
Platz an Bord: Maschinenraum
Folgen: Untergang und Totalverlust des Kutters, Gewässerverunreinigung (GVU) durch austretende Betriebsstoffe (Dieselkraftstoff, Hydrauliköl)

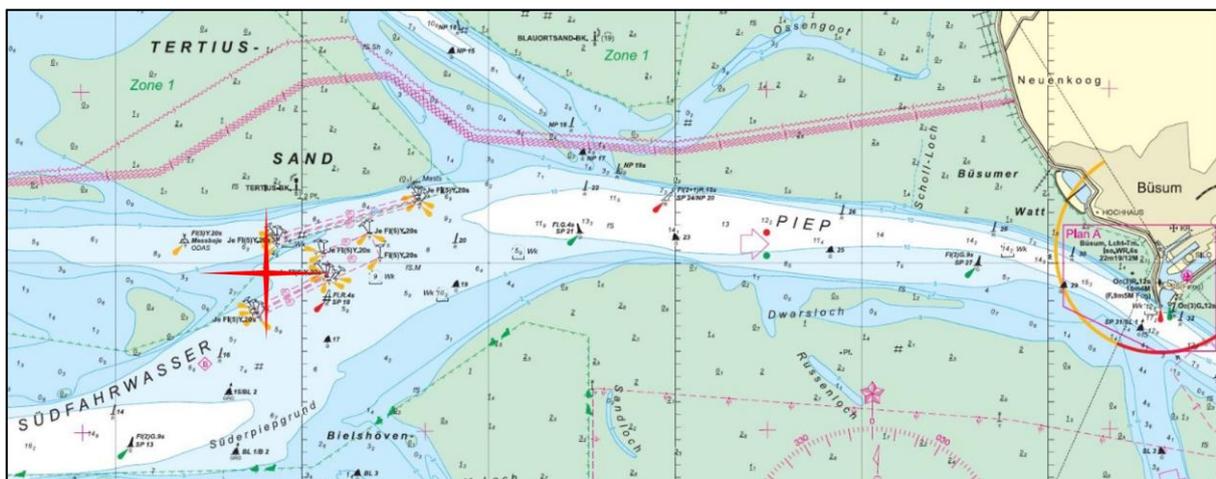


Abbildung 2: Unfallort, Ausschnitt aus Seekarte 1360 „Norderpiep und Süderpiep, Meldorfer Bucht“³

³ Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), 5. Ausgabe 02.12.2022.

1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:

Rettung, Brand- und GUV-Bekämpfung

- Verkehrszentrale (VKZ) Cuxhaven – Westcoast Traffic
- Hafen Büsum – Büsum Port Radio
- Die Seenotretter (DGzRS, Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger), Rettungsleitstelle See – Bremen Rescue
- Northern HeliCopter GmbH
- Bundeswehr, ARCC⁴ Glücksburg
- Havariekommando, Maritimes Lagezentrum
- Bundespolizei See
- Berufsfeuerwehr Cuxhaven
- Wasserschutzpolizeirevier (WSPR) Brunsbüttel mit Wasserschutzpolizeistation Husum
- WSPR 4 Cuxhaven
- Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN.SH)

Wrackbeseitigung

- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe-Nordsee
- Hermann Firgau Assecuradeur GmbH
- brand MARINE CONSULTANTS GmbH
- Capt. Klaus Förster Unabhängige Schifffahrts-Experten GmbH
- LÜHRS Schifffahrt GmbH & Co. KG
- Colcrete GmbH & Co. KG

Eingesetzte Mittel:

Rettung, Brand- und GUV-Bekämpfung

- Seenotrettungskreuzer THEODOR STORM mit Arbeitsboot NIS PUK
- Search-and-Rescue (SAR) Hubschrauber Northern Rescue 01
- drei Rettungswagen (RTW) und ein Notarzteinsetzfahrzeug (NEF)
- Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE mit Tochterboot VERENA
- Küstenstreifenboot BÜRGERMEISTER BRAUER (WS 1)
- Einsatzschiff NEUSTADT (BP 84)
- Sensorflugzeug DO 228
- SAR Hubschrauber SAR 24, Sea King Mk 41
- Mehrzweckschiff MELLUM
- Arbeitsschiff TRISCHEN

⁴ Aeronautical Rescue Coordination Centre – Rettungsleitstelle für die Luftfahrt.

Wrackbeseitigung

- Kranschiff ENAK
- Schlepper ARION
- Pontonschiff FRIEDERIKE
- Tonnenleger TRITON

Ergriffene Maßnahmen:

Rettung, Brand- und GUV-Bekämpfung

Rettung des Kapitäns und des Decksmanns durch die Seenotretter, Bekämpfung des Feuers an Bord durch zwei MIRGs (Pulver, Wasser, Fognails, Fluten des Maschinenraums mit Schaum), Bekämpfung der GUV mit Material zur Schadstoffunfallbekämpfung

Wrackbeseitigung

Hebung des Wracks mit dem Greifer des Krans der ENAK an Deck der FRIEDERIKE unter Aufsicht der TRITON und Abtransport nach Cuxhaven, spätere Abwrackung in Burgstaaken

2 ZUSAMMENFASSUNG

2.1 Unfallhergang

Die BSU erhielt am Unfalltag, den 18. August 2023, durch die Verkehrszentrale Cuxhaven und das Havariekommando Kenntnis über den Brand an Bord der WOTAN.

2.1.1 Vor Entdeckung des Brandes

Am Abend des 17. August 2023 lief der Krabbenkutter WOTAN besetzt mit zwei Personen (Kapitän/Eigner und Schiffsmann Deck, kurz: Decksman) gegen 19:00 Uhr bei ablaufend Wasser aus dem Büsumer Hafen aus. Nach dem Ablegen herrschte eine Lufttemperatur von noch etwa 18 °C, der Himmel war teilweise bewölkt bei Wind aus Nordost mit einer Stärke von 4 Bft (in Böen 5 Bft). Niedrigwasser war um 21:11 Uhr mit einer Höhe der Gezeit von 0,8 m über MSpNW⁵ (Referenzort: Büsum).⁶

Das abendliche Vorhaben seien einige sog. Probe-/Testhols gewesen, um abschätzen zu können, an welchen Stellen im Revier aktuell Verkrautungen auftreten. Solche Algen könnten die Netze der Fischer zusetzen und ihre Lage im Revier unterliege ständigen Veränderungen durch den Einfluss von Wind und Strömung. Am nächsten Morgen hätten die am Vorabend bei den Testhols gesammelten Informationen zur aktuellen „Verkrautungslage“ genutzt werden sollen, um sofort bei einer geeigneten Fangstelle zu beginnen.

Nach den Testhols, gegen 24:00 Uhr seien die Netze gespült, der Anker klargemacht zum Fallen und die Fanggeschirre für den nächsten Tag aussetzklar vorbereitet worden. Um 00:50 Uhr ankerte die WOTAN etwa 0,5 sm nordwestlich der Tonne SP18 bei einer Wassertiefe von ca. 6 m. Für eine längere Ruhezeit vor den morgendlichen Hols war es günstiger, vor Ort zu ankern, als zurück nach Büsum zu fahren und morgens erneut auszulaufen. Nach einer schnellen Mahlzeit legten sich der Kapitän und sein Decksman in dem mit insgesamt drei Kojen ausgestatteten Logis im Vorschiff unterhalb des Steuerhauses zur Ruhe.

Während der Nacht lief die Hauptmaschine, um die Kühlung des Fischraums (Zieltemperatur -3 °C) zu gewährleisten. Als man sich zur Ruhe legte, soll die Temperatur im Fischraum erst 0 °C betragen haben. Zwecks Lüftung stand die Tür des achtern an der Backbordseite gelegenen Maschinenniedergangshauses offen.

2.1.2 Entdeckung des Brandes, Notfallmanagement der Besatzung

In der Nacht sei der Kapitän aufgewacht, weil er zur Toilette musste. Da er die in der an den Schlafrum angrenzenden, kleinen Nasszelle i. d. R. nicht nutze, auch weil die zweite Person in so unmittelbarer Nähe schlief, habe er das Deckshaus in Richtung Heck verlassen. Als er an Deck trat, seien bereits Flammen aus der offenstehenden Tür des achteren Niedergangshauses herausgeschlagen.

⁵ Mittleres Springniedrigwasser – langfristiger Mittelwert der niedrigsten Niedrigwasser (1 - 3 Tage nach Voll- und Neumond), entspricht Seekartennull als Bezugsfläche für Angaben zu Wassertiefen.

⁶ KACHELMANNWETTER: *Messwerte* & *Klimadaten*.
<https://kachelmannwetter.com/de/messwerte/dithmarschen> (20.09.2023).
GEZEITENFISCH: *Gezeiten und Sonnen-Mondtabellen Büsum*. <https://gezeitenfisch.com/de/schleswig-holstein/busum> (20.09.2023).

Der Wind wehte um diese Zeit nach wie vor aus nordöstlicher Richtung und mit einer Stärke von 4 Bft (in Böen 5 Bft). Die Wassertemperatur betrug in der Nacht vom 17. auf den 18. August ca. 20 °C, es fiel kein Niederschlag und die Lufttemperatur kühlte sich auf 16 °C ab. Hochwasser war um 03:09 Uhr mit einer Höhe der Gezeit von 3,4 m über MSpNW (Referenzort: Büsum).⁷ Die WOTAN war in der Nacht um ihren Anker geschwoit, lag ab etwa 02:30 Uhr bis um 04:00 Uhr stabil mit dem Bug in Richtung Nordwest und anschließend bis etwa 05:00 Uhr in westliche Richtung, im weiteren Verlauf mit zunehmend südlicher Tendenz.⁸

Nachdem der Kapitän das Feuer entdeckt hatte, habe er zunächst seinen noch schlafenden Decksmann geweckt, der dann binnen etwa einer Minute an Deck gekommen sei. Der Kapitän habe anschließend die Schiffsposition überprüft, um zu verifizieren, dass der Anker nach wie vor hält. Aufgrund der Größe der Flammen sei an eine Bekämpfung des Brandes nicht mehr zu denken gewesen. Im Niedergangshaus zum Maschinenraum hätten sich Schalter, ein Gebläse, Schnellschlussventile sowie der Handauslöser der Feuerlöschanlage befunden, die allesamt nicht mehr zu erreichen gewesen seien.

Der Kapitän habe versucht, zu funken, was jedoch nicht richtig funktioniert haben soll, da sich die UKW⁹-Kanäle am Funkgerät von allein hin und her verstellt hätten und er keine Antwort habe bekommen können. Dann seien nach und nach die Lichter an Bord sowie die Monitore im Deckshaus ausgegangen. Als die Hauptmaschine ausging, sei es auf einmal ruhig gewesen und man habe nur noch Brandgeräusche hören können. Die Flammen am Heck waren nun die einzige Lichtquelle in ansonsten völliger Dunkelheit. Der Kapitän habe die Notstromversorgung des Funkgeräts überprüft (Batterien hierfür standen auf dem Dach des Steuerhauses) und keine Fehler feststellen können. Das Funkgerät habe allerdings nach wie vor nicht funktioniert.

Nachdem die Hauptmaschine ausgegangen war, sei ohne Zutun der Besatzung der Hilfsdiesel und kurz darauf das 380 V Gebläse für die Kühlung gestartet. Das Rauch- und Flammenbild habe sich daraufhin geändert und es sei mehr Rauch aus dem Niedergang gekommen. Der Rauch sei chemisch beißend, schwarz und sehr dicht gewesen und hätte einen Kunststoffgeruch abgegeben. Der Kapitän erinnerte sich im Gespräch mit der BSU daran, das laute Gebläse an Deck gehört zu haben.

Der Kapitän habe sein UKW-Handsprechfunkgerät eingeschaltet. Zwischenzeitlich sei der Hilfsdiesel und mit ihm das Gebläse wieder ausgegangen. Dem Kapitän und seinem Decksmann sei nun klargeworden, dass der Kutter verlassen werden muss. Es sei Qualm in das Deckshaus gezogen und Knallgeräusche seien zu hören gewesen. An Deck habe man sich durch die hohen Temperaturen und Rauchgase kaum mehr aufhalten können. Der Kapitän sei daher ins Steuerhaus gegangen, um

⁷ KACHELMANNWETTER: *Messwerte* & *Klimadaten*.
<https://kachelmannwetter.com/de/messwerte/diithmarschen> (20.09.2023).

GEZEITENFISCH: *Gezeiten und Sonnen-Mondtabellen Büsum*. <https://gezeitenfisch.com/de/schleswig-holstein/busum> (20.09.2023).

⁸ AIS-Daten aus SafeSeaNet Ecosystem GUI, Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA).

⁹ Ultrakurzwelle – Bezeichnung für den Funk auf den Frequenzen der Ultrakurzwelle (30 MHz bis 300 MHz) zwischen Seefunkstellen (Schiffen) und Küstenfunkstellen.

erneut zu funken, diesmal mit dem Handgerät. Auch im Steuerhaus sei der Aufenthalt nun jedoch nicht mehr uneingeschränkt möglich gewesen, da heißes Hydrauliköl aus der Ruderanlage ausgetreten sei. Gemeinsam seien Kapitän und Decksmann über die Steuerbordseite auf das Vorschiff gegangen, wo sich zwei Rettungsflöße befanden. Von der Hydraulikwinde auf dem Dach des Steuerhauses sei ebenfalls heißes Öl gelaufen und das Deck dadurch sehr rutschig geworden.

Gemeinsam sei das steuerbordseitige der beiden Rettungsflöße zu Wasser gebracht worden. Durch die Länge der Reiß- und Fangleine (26 m) zum Auslösen und die Strömung entlang des Schiffsrumpfes sei das Floß fast bis ans brennende Heck des Fischkutters vertrieben. An der dünnen Leine habe der Decksmann das Floß zurück ans vordere Drittel des Kutters gezogen und befestigte es schließlich mit der Reißleine am Kutter, sodass es nicht mehr vertreiben konnte.

Der Kapitän sei als Erster in das Rettungsfloß gestiegen, was ihm trockenen Fußes gelungen sein soll. Der Decksmann habe sich zurück ins Steuerhaus begeben, um noch einige Gegenstände/Ausrüstung zu holen und mit ins Floß zu nehmen. Er habe sieben Handfackeln aus einem backbordseitigen Wandregal, das sich über dem dortigen Ausgang befand, ein auf dem Tisch liegendes Mobiltelefon sowie das Handsprechfunkgerät gegriffen und alles in eine Tüte geworfen, in der sich zufällig auch einige Schiffsunterlagen befunden hätten. Er habe die Tüte und seinen ebenfalls im Steuerhaus stehenden, stets gepackten Rucksack mit zurück in Richtung Vorschiff genommen, beides dem Kapitän im Rettungsfloß zugeworfen und sei selbst über die Reling ins Floß gestiegen. Beide konnten sich vor dem Besetzen des Rettungsfloßes noch Rettungswesten anlegen.

Mit einem Messer habe der Decksmann die Verbindung zur WOTAN gekappt, woraufhin das Floß entlang des Rumpfes nach achtern getrieben sei. Es sei schwierig gewesen, vom Kutter freizukommen. Das Rettungsfloß sei zwischen dem ausgebrachten Schleppnetz mit hochgebundenem Steert und der heißen Bordwand durchmanövriert worden und schließlich freigekommen. Die Hitze am Heck sei enorm und die Flammen schon an der Bordwand von außen zu sehen gewesen. Die Beteiligten schilderten, dass das Freikommen vom Schiff durch verschiedene Leinen im Wasser behindert worden sei. Während sich das Rettungsfloß vom brennenden Kutter entfernte, seien weitere laute Knallgeräusche zu hören gewesen.

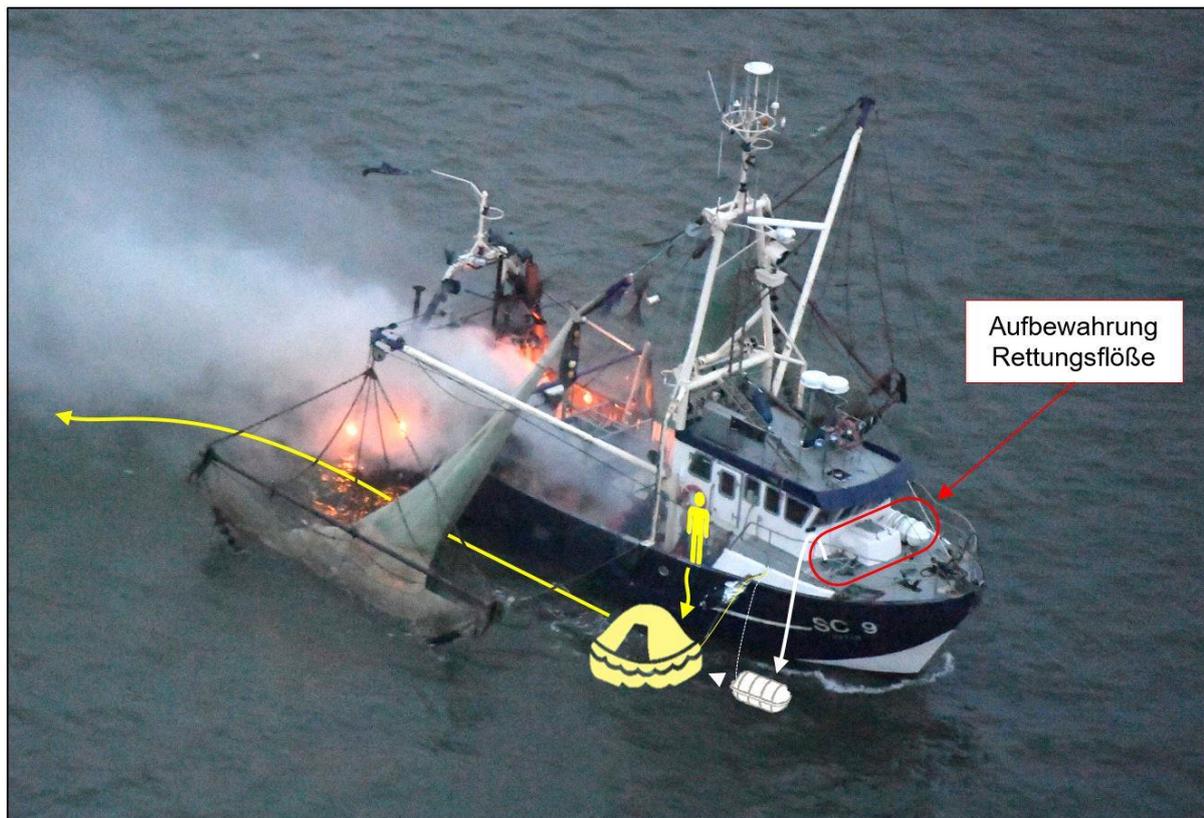


Abbildung 3: Fluchtweg mit Rettungsfloß¹⁰

Am Handfunkgerät seien zunächst nur Gesprächsfetzen der Kommunikation der Büsumer Schleuse mit anderen Stellen zu hören gewesen. Eine eigene Kommunikation sei offensichtlich nicht möglich gewesen. Mit Handfackeln sei dann versucht worden, auf sich aufmerksam zu machen. Von den sieben mitgenommenen Fackeln seien vier benutzt worden, bevor die Seenotretter die beiden Personen im Rettungsfloß wahrgenommen hätten.

2.1.3 Rettungsmaßnahmen, Bekämpfung des Brandes und der GVU

Das Lage- und Ablaufprotokoll der VKZ Cuxhaven beginnt um 04:20 Uhr mit dem Eintrag, dass die WOTAN über UKW-Kanal 11 die THEODOR STORM (in Büsum stationierter Seenotrettungskreuzer) bzw. Büsum Port zu erreichen versuchte. Über die Kanäle 11, 15 und 16 versuchte die VKZ, Kontakt zur WOTAN aufzunehmen und erfuhr schließlich auf Kanal 15, dass sich die zweiköpfige Besatzung zu diesem Zeitpunkt bereits im Rettungsfloß befand. Der Grund für die Evakuierung des Kutters blieb zunächst unklar.

Das Einsatzprotokoll der Seenotretter beginnt um 04:25 Uhr. Die Rettungsleitstelle See (MRCC¹¹ Bremen) konnte nur Teile des Funkverkehrs zwischen der VKZ und dem Havaristen verstehen und wurde dann über Kanal 16 direkt durch die VKZ informiert. Die Kommunikation des Kapitäns über dessen Handsprechfunkgerät war für das MRCC Bremen nicht zu hören. Die THEODOR STORM legte nach Alarmierung durch

¹⁰ Quelle: Havariekommando, aufgenommen um 05:41 Uhr, Ergänzungen durch BSU (nicht maßstabsgetreu).

¹¹ Maritime Rescue Coordination Centre – Leitstelle zur Koordination der Seenotrettung.

das MRCC gegen 04:29 Uhr in Büsum ab und lief mit einer Geschwindigkeit von etwa 21 kn zur Unfallstelle. Nahe den Saatmuschelgewinnungsanlagen verringerte der Seenotrettungskreuzer um 04:51 Uhr vorübergehend seine Geschwindigkeit auf 10 - 12 kn und passierte den in Brand stehenden Havaristen. Dank des Lichts der Handfackeln entdeckten die Seenotretter zu dieser Zeit auch das um etwa 2 sm gen Westen vertriebene Rettungsfloß. Um 05:12 Uhr meldete die THEODOR STORM, zwei Personen aufgenommen zu haben, und fuhr zurück in den Büsumer Hafen, der gegen 05:50 Uhr erreicht wurde. Vor Ort übergaben die Seenotretter den Kapitän und seinen Decksmann an die bereitstehenden Rettungswagenbesatzungen, die beide Personen in das Westküstenklinikum Heide brachten. Am Nachmittag konnten der Kapitän und sein Decksmann das Krankenhaus wieder verlassen.

Das Ereignistagebuch des Maritimen Lagezentrums (MLZ) des Havariekommandos beginnt um 04:35 Uhr. Das MLZ koordinierte die Maßnahmen zur Bekämpfung des Brandes und der GVO, während sich das MRCC Bremen weiter um die Rettung der Personen kümmerte. Der sich noch an Bord der THEODOR STORM befindende Kapitän der WOTAN informierte die Einsatzkräfte darüber, dass sich noch ca. 2800 l Diesel (MGO), 200 - 300 l Hydrauliköl in einem gesonderten Stahltank und etwa 20 kg Schmierfett unter Deck an Bord der WOTAN befänden.

Die Maritime Incident Response Groups (MIRG)¹² First Response (FR) und Fire Fighting (FiFi) wurden angefordert und nacheinander per Helikopter von Nordholz aus zur Unfallstelle gebracht. Der Seenotrettungskreuzer HERMANN MARWEDE und das Einsatzschiff NEUSTADT der Bundespolizei See erreichten gegen 06:30 Uhr die Unfallstelle und sollten als sichere Plattform für die MIRGs dienen bzw. als On-Scene Coordinator (OSC)¹³ fungieren. Die MIRG FR erreichte die Unfallstelle gegen 06:45 Uhr und beobachtete starken, schwarzen Rauch am Heck des Kutters. Mit dem Tochterboot VERENA der HERMANN MARWEDE wurde zunächst erkundet, ob der Havarist noch als sichere Plattform für die Brandbekämpfung dienen kann. Dies wurde bejaht und ein Team aus vier Personen bekämpfte das Feuer auf dem Achterdeck vorerst mit Handlöschgeräten (Pulver). Um 07:25 Uhr meldete die MIRG FR den laufenden Erstangriff mit Wasser. Eine Diesel-Lenzpumpe wurde zur Verstärkung der Feuerlöschkapazität durch ein Bereitschaftsboot der NEUSTADT zum Havaristen gebracht und die MIRG FiFi unterstützte ab ca. 07:55 Uhr das Team der MIRG FR bei der Brandbekämpfung.

¹² Team aus fünf bis sechs speziell für den Einsatz auf See ausgebildeten und ausgerüsteten Feuerwehrleuten und Notärztinnen oder Notärzten. Weitere Informationen auf: <https://deutscher-marinebund.de/berichtedmb/neue-maritime-incident-response-group/> (14.09.2023).

¹³ Einsatzleitung vor Ort, die die Aktivitäten der vor Ort befindlichen Hilfskräfte koordiniert.



Abbildung 4: Brandbekämpfung an Bord der WOTAN¹⁴

Es wurde festgestellt, dass das Steuerhaus und der Fischraum nicht vom Brand betroffen waren und nach Rücksprache mit der Bauwerft der WOTAN wurden zwei Fognails¹⁵ durch die Wand zwischen Fisch- und Maschinenraum geschlagen. Es folgte ein zusätzlicher Angriff mit Schaum ab ca. 08:50 Uhr über das Oberdeck. Um 09:49 Uhr wurde gemeldet, dass das Feuer augenscheinlich aus ist, der Maschinenraum mit Schaum geflutet wurde, die Einsatzkräfte zurück an Bord der HERMANN MARWEDE und der NEUSTADT sind und der Kutter zunehmend Schlagseite bekommt.

¹⁴ Quelle: Havariekommando.

¹⁵ Löschnagel – eine Art Löschanlage, die dank einer gehärteten Schlagfläche mit einem Hammer durch Wände oder Türen geschlagen werden kann, um Brände in Innenräumen von außen zu bekämpfen.



Abbildung 5: WOTAN nach Brandbekämpfung kurz vor dem Untergang¹⁶

Um ca. 09:52 Uhr kenterte die WOTAN über Steuerbord-Heck und nur das Vorschiff ragte anschließend noch teilweise aus dem Wasser.

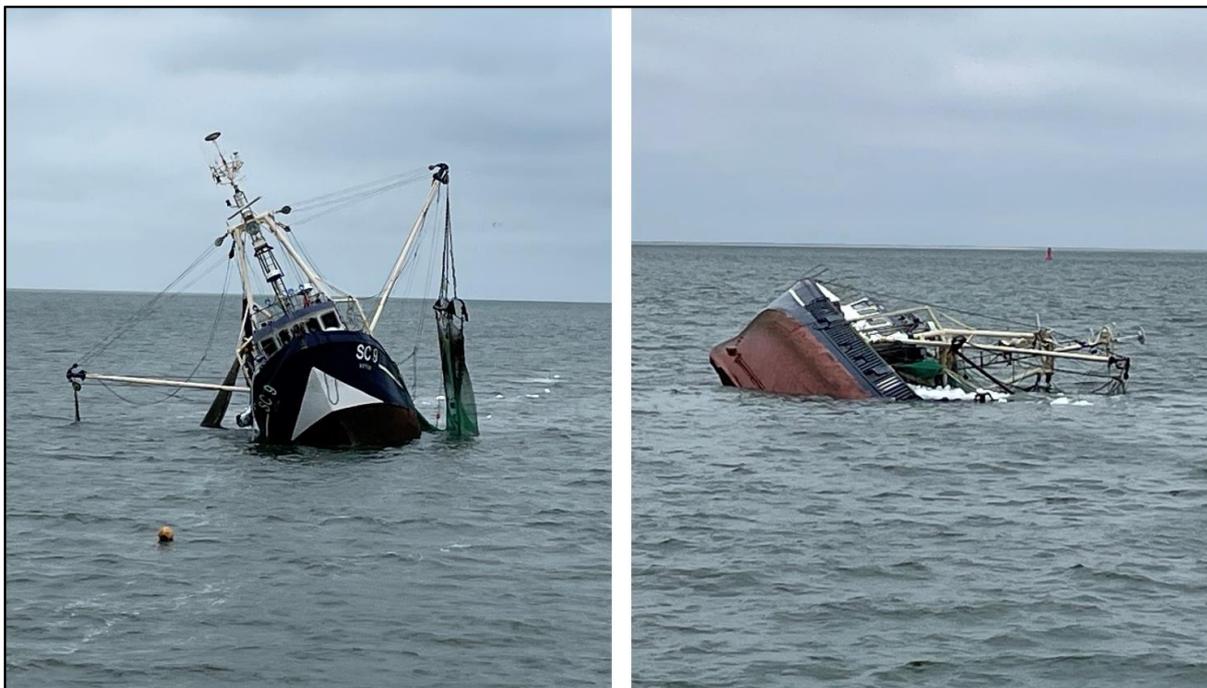


Abbildung 6: Untergang der WOTAN¹⁷

¹⁶ Quelle: Havariekommando.

¹⁷ Quelle: Die Seenotretter – DGzRS; links: aufgenommen um 09:52 Uhr, rechts: 09:54 Uhr.

Es wurde eine nautische Warnmeldung veröffentlicht und das Arbeitsschiff TRISCHEN begann um 11:45 Uhr mit der Bekämpfung der GUV durch die nun austretenden Betriebsstoffe mithilfe von Material zur Schadstoffunfallbekämpfung. Das Mehrzweckschiff MELLUM konnte wegen seines Tiefgangs nicht zur Unfallstelle laufen, übernahm jedoch die Rolle des OSC von der NEUSTADT. Trotz der Bekämpfungsmaßnahmen konnte nicht verhindert werden, dass die GUV in die nahegelegenen Saatmuschelgewinnungsanlagen trieb. Als das Havariekommando nach einem erneuten Überflug des Sensorflugzeugs die GUV nicht mehr ausmachen konnte und diese nicht mehr für bekämpfungsfähig hielt, lief die TRISCHEN gegen 15:45 Uhr zurück nach Büsum. Dort wurden 6 m³ Absorbermaterial mit einem Gewicht von 0,3 t für die Entsorgung an Land gegeben.



Abbildung 7: Ausbreitung der GUV¹⁸



Abbildung 8: TRISCHEN im Einsatz¹⁹

¹⁸ Quelle: Havariekommando, aufgenommen durch das Sensorflugzeug DO 228 um 11:21 Uhr.

¹⁹ Quelle: Havariekommando, aufgenommen durch das Sensorflugzeug DO 228 um 14:38 Uhr.

Nach dem Untergang der WOTAN war am gleichen Tag um 17:36 Uhr bei der europäischen Empfangsstelle für EPIRB-Signale²⁰ ein Alarmsignal ihrer EPIRB aufgelaufen. Dieses wurde nahezu zeitgleich an das RCC Münster und um 17:58 Uhr wiederum an das MRCC Bremen weitergeleitet. Um 19:33 Uhr meldete der Seenotrettungskreuzer THEODOR STORM die EPIRB als eingesammelt und deaktiviert.

2.1.4 Wrackbeseitigung

Das WSA Elbe-Nordsee sprach am 18. August 2023 eine Bergeverfügung für das Wrack der WOTAN aus. Am 24. August wurde die Bergung des Wracks durchgeführt. Das Kranschiff ENAK mit dem Schlepper ARION sowie das Pontonschiff FRIEDERIKE und der Tonnenleger TRITON erreichten die Unfallstelle zwischen 14:00 und 14:15 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt herrschte auflaufendes Wasser. Niedrigwasser war zuvor um 12:21 Uhr.²¹

Der Greifer des Krans hob das Wrack und legte es an Deck der FRIEDERIKE.



Abbildung 9: Bergung des Wracks der WOTAN²²

²⁰ French Mission Control Centre (FMCC), CNES/French Space Agency, Toulouse.

²¹ GEZEITENFISCH: *Gezeiten und Sonnen-Mondtabellen Büsum*. <https://gezeitenfisch.com/de/schleswig-holstein/busum> (20.09.2023).

²² Quelle: CAPTAIN FÖRSTER UNABHÄNGIGE SCHIFFFAHRTS-EXPERTEN GMBH: *Survey Report No. 2322023 (MV) WOTAN*, 24.08.2023.

Während der Bergung kam es erneut zu einer GVU, die jedoch nicht bekämpft wurde, da dies die Bergung verzögert und dadurch die Menge der Betriebsstoffe im Wasser erhöht hätte. Nach der Bergung war die GVU nicht mehr bekämpfungsfähig.

Um 18:27 Uhr, kurz nach dem Hochwasser um 18:07 Uhr, war die Bergung beendet und das Pontonschiff brachte die Überreste der WOTAN nach Cuxhaven, wo am 6. September die Besichtigung des Wracks zur Brandursachenermittlung durch zwei Gutachter der BSU sowie einen Sachverständigen der Versicherer stattfand.

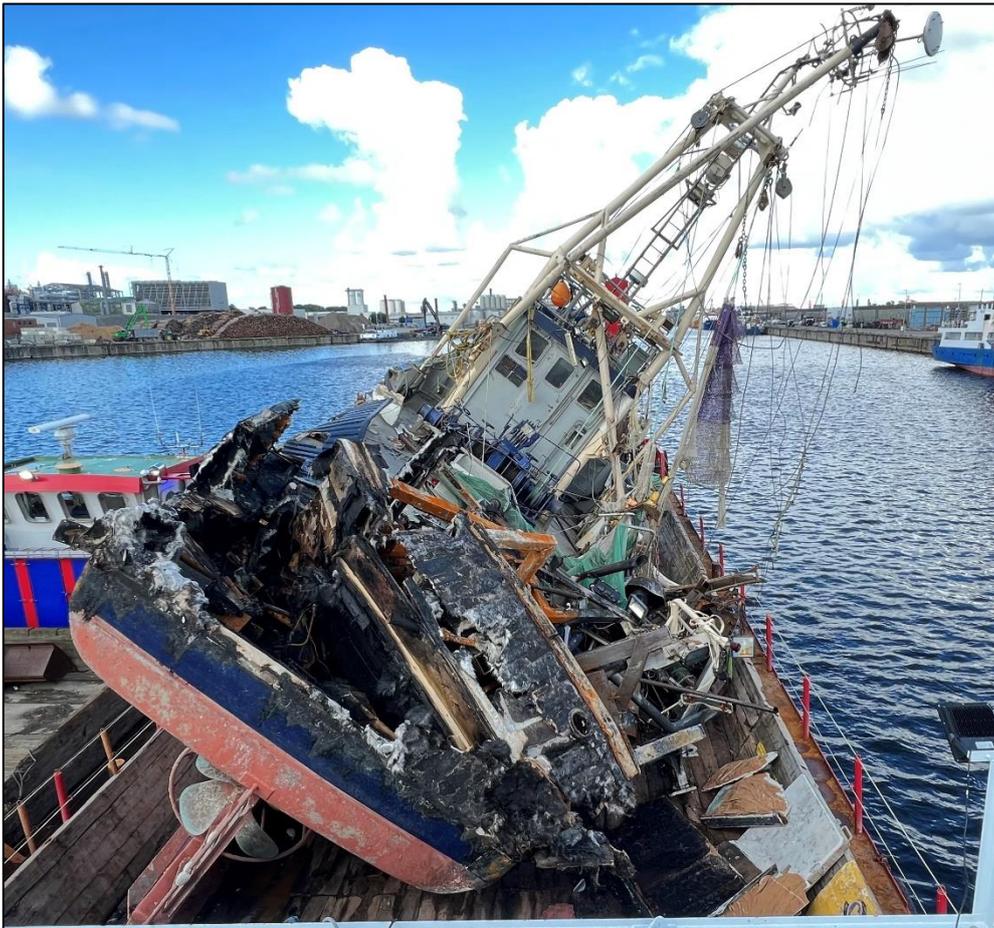


Abbildung 10: Wrack der WOTAN an Deck der FRIEDERIKE in Cuxhaven²³

²³ Quelle: BSU, aufgenommen bei einer Vorbesichtigung gemeinsam mit der Kriminalpolizei in Cuxhaven am 28.08.2023.

2.2 Untersuchungshandlungen der BSU

Die folgenden Aspekte waren Teil der Seeunfalluntersuchung:

- Fischkutter WOTAN
 - Basisinformationen – räumliche Aufteilung und bauliche Begebenheiten
 - Besatzung – Erfahrung und Befähigungen
 - Operativer Betrieb – Fahrtgebiet und Aufgabenverteilung der Besatzung, fehlende Ankerwache/Feuerrunde
 - Besichtigungen und technischer Betrieb – Historie der WOTAN, gefundene Mängel und Instandhaltung
 - Brandschutz – baulicher Brandschutz und -ausrüstung, Feuerlöschanlage, Anordnung der Absperrorgane für den Maschinenraum, offenstehende Tür zum Maschinenraum, fehlende Brandmelde- und -anzeigesysteme
 - Rettungsmittel und Funk – Ausrüstung und deren Funktion
- Sicherheitsmanagement auf Fischereifahrzeugen < 24 m
 - Sicherheitsvorgaben für Fischereifahrzeuge < 24 m – internationale und nationale Regeln und Richtlinien und deren Umsetzung, Unklarheiten und Regelungslücken in nationaler Gesetzgebung
 - Sichere Besetzung – Anforderungen des Schiffsbesatzungszeugnisses und Umsetzung an Bord der WOTAN, Implikationen für den Schiffsbetrieb und das Notfallmanagement
 - Training der Besatzung – Mindestvorgaben, Informationsmaterial, Vorgehen an Bord der WOTAN, Notfallmanagement
 - Sicherheitsausrüstung – Unklarheiten in nationaler Gesetzgebung und Umsetzung der Vorgaben bei Besichtigungen
- Begutachtung nach der Bergung – Brandursachenermittlung durch Gutachter der Versicherer sowie der BSU
- Auswirkungen der Gewässerverunreinigung (GVU)
- Vergleichbare, durch die BSU untersuchte Unfälle in den vergangenen 20 Jahren

Die Untersuchung des Unfalls sowie die obligatorische, 30-tägige Anhörungsphase für alle Beteiligten (siehe § 29 SUG) wurden zwischenzeitlich abgeschlossen und die BSU ist derzeit dabei, den finalen Untersuchungsbericht zu fertigen. Verschiedene Faktoren wurden als begünstigend für das Unfallgeschehen identifiziert, während andere Aspekte als mögliche Unfallursachen oder begünstigende Faktoren ausgeschlossen werden konnten. Während der Entstehungsort des Brandes auf den Maschinenraum der WOTAN eingegrenzt werden konnte, konnte die Brandursache letztendlich jedoch nicht ermittelt werden.

Während der Anhörungsphase erhielt die BSU neue Informationen zu einem der oben genannten untersuchten Aspekte. Daher sind vor der Veröffentlichung des abschließenden Berichts weitere Untersuchungen notwendig geworden. Da hierdurch die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist für die Veröffentlichung des Untersuchungsberichts nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit auf dem Wege der Herausgabe dieses Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung des sehr schweren Seeunfalls der WOTAN informiert.