

Zwischenbericht

Schiffsbrand im Raum Mauthausen am 15.03.2016

GZ.: BMK-807.005-IV/SUB/SF/2016

Inhalt

Inhalt	2
Vorwort	3
Hinweis	4
Einleitung	5
Untersuchungsverfahren der SUB.....	5
1 Tatsachenermittlung	6
1.1 Ereignisse	6
1.2 Personenschäden.....	6
1.3 Umweltverschmutzung.....	6
1.4 Schaden am Fahrzeug.....	6
1.5 Beteiligtes Fahrzeug.....	7
1.6 Notfallmaßnahmen.....	7
1.7 Untersuchung vor Ort.....	8
1.8 Stand der Untersuchung.....	8
Abkürzungsverzeichnis	9
Impressum	10

Vorwort

Die Untersuchung wurde gemäß § 9 Abs. 2 iVm § 5 Abs. 6 UUG 2005 eingeleitet und wird in Übereinstimmung mit dem Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005 durchgeführt.

Gemäß § 15 Abs. 3 UUG 2005 ist der endgültige Untersuchungsbericht so rasch wie möglich und möglichst nicht später als zwölf Monate nach dem Vorfall zu veröffentlichen. Kann der endgültige Untersuchungsbericht nicht innerhalb von zwölf Monaten veröffentlicht werden, so ist jeweils jährlich ein Zwischenbericht zu erstellen und zu veröffentlichen, der jedenfalls die zum Zeitpunkt der Berichtslegung für den Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen sowie einen Überblick über die noch nicht abgeschlossenen Untersuchungsverfahren bzw. –schritte zu enthalten hat.

Gemäß § 4 UUG 2005 haben Untersuchungen als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalles, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung ähnlicher oder gleichartig gelagerter Vorfälle in der Zukunft beitragen können. Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen ist ausdrücklich nicht Gegenstand der Untersuchung. Es ist daher auch nicht der Zweck dieses Untersuchungsberichtes, ein Verschulden festzustellen oder Haftungsfragen zu klären. Der Untersuchungsbericht hat dabei die Anonymität aller Beteiligten derart sicherzustellen, dass jedenfalls keine Namen der beteiligten natürlichen Personen enthalten sind.

Die im Untersuchungsbericht zitierten Regelwerke beziehen sich grundsätzlich auf die zum Zeitpunkt des Vorfalls gültige Fassung, ausgenommen es wird ausdrücklich auf andere Fassungen Bezug genommen oder auf Regelungen hingewiesen, die erst nach dem Vorfall getroffen wurden.

Der Zwischenbericht kann Sicherheitsempfehlungen beinhalten. Gemäß § 16 UUG 2005 werden Sicherheitsempfehlungen an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an andere Stellen oder Behörden in dem Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten und ihre Sicherheitsbehörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

Hinweis

Auf in diesem Bericht eingebundenen Darstellungen der Gegenstände und Örtlichkeiten (Fotos) sind eventuell unbeteiligte, unfallerhebende oder organisatorisch tätige Personen und Einsatzkräfte zu sehen und gegebenenfalls anonymisiert. Da die Farben der Kleidung dieser Personen (z.B. Leuchtfarben von Warnwesten) möglicherweise von der Aussage der Darstellungen ablenken können, wurden diese bei Bedarf digital retuschiert (z.B. ausgegraut).

Einleitung

Ereignis:	Brand im Maschinenraum
Datum und Zeitpunkt:	15. März 2016, um ca. 10:30 Uhr
Unfallort:	Donau bei Strom-km ca. 2.112
Schiffsname:	„ENERGY4“
ENI:	02311412
Flaggenstaat:	Niederlande
Registerhafen:	Rotterdam
Zulassung für:	Wasserstraßen der Zone 3,4 (ohne Rhein)
Verfügungsberechtigter:	Gewerbliches Unternehmen
Schiffstyp/Bauart:	Bunkerschiff in einwandiger Stahl Ausführung
Bauwerft/Baujahr:	Timmers N.V.; Delft/1962

Die gem. § 31 Abs. 3a SchFG vorgesehene Havariemeldung wurde von der Schifffahrtsaufsicht Linz am 15. März 2016 um ca. 13:20 Uhr an den Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahn fernmündlich gemeldet. Gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 wurde am 16. März 2016 eine Sicherheitsuntersuchung des Unfalles eingeleitet.

Untersuchungsverfahren der SUB

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktivitäten:

- Untersuchung vor Ort
- Informationsaustausch mit der SFA Linz
- Lokalausweis an einem stillgelegten Anleger in Linz
- Havariemeldung der SFA Linz
- Auswertung der gesicherten DoRIS-Daten der „via donau“
- Auswertung der Dokumente und Niederschriften
- Auswertung des Brandgutachtens
- Beauftragung Sachverständigen für ein Gutachten
- Beauftragung Sachverständigen für den Berichtsabschluss
- Überarbeitung des Abschlussberichts des Sachverständigen

1 Tatsachenermittlung

1.1 Ereignisse

Am 15. März 2016 um ca. 10.30 Uhr brach auf dem Bunkerschiff „ENERGY 4“, beladen mit BUNKERDIESEL EN590 10PPM (COLORED), einem umweltgefährdenden Stoff, während der Bergfahrt im Raum Mauthausen, bei Donau Strom-km ca. 2.112,130 im Maschinenraum ein Brand aus.

Durch den raschen Einsatz der örtlichen Feuerwehren sowie durch die Mithilfe eines in der Nähe befindlichen Baggerschiffes, welches mit der Baggerschaufel mehrfach Donauwasser aufgenommen hat, um damit den Brand zu übergießen, konnte der Brand schnell unter Kontrolle gebracht und gelöscht werden.

1.2 Personenschäden

Dem Havariebericht der SFA Linz vom 15. März 2016 ist zu entnehmen, dass bei dem Brand keine Personen verletzt wurden. Die Besatzung des Bunkerschiffes konnte durch die Feuerwehr von Bord und in Sicherheit gebracht werden.

1.3 Umweltverschmutzung

Gemäß Havariebericht kam es zu keinem Ladungsaustritt; es fand keine Gewässerverschmutzung in der Donau statt.

1.4 Schaden am Fahrzeug

Das Fahrzeug wurde im Bereich des Maschinenraumes durch den Brand schwer beschädigt. Auch die Kabinen der Besatzung waren teilweise durch Rauch betroffen. Der Ladungsbereich des Bunkerschiffes war lt. dem Havariebericht der SFA Linz vom 15. März 2016 nicht betroffen.

1.5 Beteiligtes Fahrzeug

Bei dem Bunkerschiff „ENERGY 4“ handelt es sich um ein einwandiges Wasserfahrzeug mit Stahlrumpf, mit einer für den Transport von flüssigen Stoffen zum Zeitpunkt des Unfalls gültigen ADN Zulassung. Der Antrieb vom Dieselmotor zur Schiffsschraube erfolgt mittels hydraulischer Kraftübertragung.

Das Bunkerschiff „ENERGY4“ befand sich auf einer Transitfahrt durch Österreich vom Ausgangshafen Bratislava (Slowakei) zum Zielhafen Straubing (Deutschland). Das Fahrzeug verkehrte unter der Flagge der Niederlande mit der ENI Nummer 02311412. Zum Zeitpunkt des Vorfalls war das Fahrzeug mit insgesamt 341.539 Liter BUNKERDIESEL EN590 10PPM (COLORED), einem umweltgefährdenden Stoff, beladen.

1.6 Notfallmaßnahmen

Durch starke Rauchentwicklung wurde die Besatzung an Deck auf den Brand aufmerksam und versuchte mit den bordeigenen tragbaren Feuerlöschern vor dem Eintreffen der Feuerwehr den Brand einzudämmen bzw. zu löschen. Dies gelang der Besatzung jedoch nicht, da es durch die starke Rauchentwicklung nicht möglich war zum Brandherd vorzudringen.

Im Zuge des Löscheinsatzes durch die Feuerwehr Mauthausen, wurde die Besatzung des Bunkerschiffes unverletzt in Sicherheit gebracht. Mit Unterstützung des in der Nähe befindlichen Baggerschiffes „Horst Felix“ wurde der Brand unter Kontrolle gebracht und gelöscht sowie das Bunkerschiff gesichert.

Das als festgefahren eingestufte Fahrzeug war nach dem Brand im Maschinenraum nicht mehr in der Lage, sich aus eigener Kraft fortzubewegen. Durch den Brand kam es zu einem Totalausfall des Bordantriebes. Auch der Buganker konnte nicht mehr betätigt werden. Damit war das Fahrzeug praktisch manövrierunfähig und stellte eine Gefahr für die Schifffahrt dar. Aufgrund der Lage des Fahrzeuges im Hauptstrom der Donau ohne Möglichkeit einer Verheftung am Ufer und des Umstandes, dass das Fahrzeug flüssigen, umweltgefährdenden Stoff geladen hatte, wurde der Abtransport des Fahrzeuges durch das Baggerschiff „Horst Felix“ von der SFA Linz unverzüglich veranlasst.

1.7 Untersuchung vor Ort

Am 16. März 2016 wurde durch die SUB eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet und ein Lokalaugenschein durchgeführt. Zum Zeitpunkt des Lokalaugenscheines befand sich das Bunkerschiff „ENERGY4“ an einem stillgelegten Anleger im Hafen Linz.

Oberhalb des Maschinenraumeinstieges wurden vier benützte 6 kg-Feuerlöscher vorgefunden. Der Laderaum des Bunkerschiffes wurde durch das Feuer offensichtlich nicht in Mitleidenschaft genommen.

Bei der Untersuchung wurden massive Verrußungsspuren im Maschinenraum festgestellt. Der Luft-Ansaugstrang für den Antriebsmotor wies massive Brandspuren auf. Es wurde auch eine potenzielle Gefahrenquelle durch Lagerung von Behältnissen mit ölhaltigen Werkstattrückständen im Maschinenraum und im Werkstättenbereich sowie unter dem Ein- und Ausstieg (Aufstiegsleiter) ersichtlich.

1.8 Stand der Untersuchung

Eine Auswertung der von der SUB in Auftrag gegebenen gutachterlichen Beantwortung, die Erhebung weiterer Fakten sowie eine Analyse des Vorfalls werden durchgeführt und im vorläufigen Untersuchungsbericht, welcher derzeit vorbereitet wird, enthalten sein.

Abkürzungsverzeichnis

AIS	Automatic Identification System (Automatisches Identifikationssystem, ein Funksystem, das durch den Austausch von Navigations- und anderen Schiffsdaten die Sicherheit und die Lenkung des Schiffsverkehrs verbessert)
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
DoRIS	Donau River Information Services (Donauschifffahrtsinformationsdienste)
ENI	European Number of Identification
iVm	in Verbindung mit
OSB	Oberste Schifffahrtsbehörde
SFA	Schifffahrtsaufsicht
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
UUG 2005	Unfalluntersuchungsgesetz
via donau	Österreichische Wasserstraßen – Gesellschaft m.b.H

Impressum

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Bereich Schifffahrt

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Wien, am 13. März 2023

Zwischenbericht

Dieser Zwischenbericht gemäß § 15 Abs. 3 UUG 2005 wurde von der Leiterin der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes genehmigt.

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig. Das einzige Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen, ohne eine Schuld oder Haftung festzustellen. Dieser Untersuchungsbericht basiert auf den zur Verfügung gestellten Informationen. Im Falle der Erweiterung der Informationsgrundlage behält sich die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes das Recht zur Ergänzung des ggst. Untersuchungsberichtes vor.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

bmk.gv.at/impressum/daten.html

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 71162 659000

uus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/ministerium/sub