
Untersuchungsbericht

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
GZ: BMVIT-807.008-IV/BAV/UUB/SF/2014

Kollision Ruderboot „CHRISTIANE“ mit MGSS „HERZOG TASSILO“ in Schönbühel am 26. Juli 2014

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Verzeichnis der Abbildungen	3
Verzeichnis Expertisen und Gutachten	3
Untersuchungsverfahren	3
Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe	4
Verzeichnis der Regelwerke	4
Verzeichnis sonstiger Regelwerke	5
Vorbemerkungen	5
Hinweis	5
Kontakt	6
Empfänger	6
1 Zusammenfassung	7
2 Allgemeine Angaben	8
2.1 Zeitpunkt	8
2.2 Örtlichkeit und Besonderheiten	8
2.3 Witterung, Sichtverhältnisse, nautische Bedingungen	9
2.4 Behördenzuständigkeit	9
2.5 Beteiligte Fahrten (Schiffs- und Reisedaten)	10
2.6 Zulässige Geschwindigkeiten	14
3 Sachverhaltsdarstellung, Befundaufnahme	14
3.1 Unfallhergang	14
3.2 Bilddokumentation	15
3.3 Chronologie der Ereignisse	16
4 Folgen	21
4.1 Verletzte Personen	21
4.2 Schäden an der Infrastruktur	21
4.3 Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut	21
4.4 Schäden an Umwelt	21
4.5 Betriebsbehinderungen	21
5 Beteiligte, Auftragnehmer, Zeugen	22
6 Rettungs- und Notfalldienst	22
6.1 Beteiligte Personen und eingesetzte Mittel	22
6.2 Reaktionsschnelligkeit, ergriffene Maßnahmen und Ergebnisse	22
6.3 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen	22
7 Externe Ermittlungen	23
8 Aussagen, Beweismittel, Auswertungen	23
8.1 Auswertungen der historischen DoRIS Daten	23
8.2 Aussagen der beteiligten Personen und Zeugen	23
8.3 Regelwerke	32
8.4 Autopsiebericht	41
9 Faktor „Mensch“	41
10 Safety Management System	42
11 Schlussfolgerungen	43
12 Maßnahmen	43
13 Sonstiges (nicht unfallkausal)	44
14 Ursache	44
15 Berücksichtigte Stellungnahmen	44
16 Sicherheitsempfehlungen	44
16.1 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005	44
16.2 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005	45

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Skizze Wasserstraßen Österreich (Quelle SUB).....	8
Abbildung 2:	Skizze Ereignisstelle (Quelle IENC)	8
Abbildung 3:	Symbolfoto „HERZOG TASSILO“ (Quelle Google)	10
Abbildung 4:	Symbolfoto „CHRISTIANE“ (Quelle Hersteller)	11
Abbildung 5:	Symbolfoto „SERENADE 2“ (Quelle wikimedia).....	12
Abbildung 6:	Symbolfoto „AMASONATA“ (Quelle wikimedia).....	13
Abbildung 7:	Kollision der „CHRISTIANE“ mit der „HERZOG TASSILO“ (Quelle unbekannter Fahrgast der „SERENADE 2“)	15
Abbildung 8:	Wrackteile der „CHRISTIANE“ (Quelle Bezirksfeuerwehrkommando Melk)	15
Abbildung 9:	Gesamtübersicht der Unfallstelle bei „Kuh und Kalb“ (Quelle © viadonau/Haslinger)	16
Abbildung 10:	Blick bei der Talfahrt vor der Unfallstelle (Quelle SUB).....	41
Abbildung 11:	Blick bei der Bergfahrt aus der Nähe der Unfallstelle (Quelle SUB)	42
Abbildung 12:	Engstelle bei „Kuh und Kalb“ stromaufwärts gesehen (Quelle SUB).....	42

Verzeichnis Expertisen und Gutachten

Keine

Untersuchungsverfahren

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktionen der SUB:

Am 26. Juli 2014 erfolgte eine Veröffentlichung des Unfalls durch die Medien.

Am 30. Juli 2014 erfolgte eine Datenerhebung mit der SFA Krems und der PI Mautern-Stromdienst.

Im Zuge der Erhebungen erfolgte die Entscheidung zur Untersuchung.

Am 6. August 2014 erfolgte ein Lokalaugenschein vor Ort gemeinsam mit der SFA Krems.

Dabei wurde die schriftliche Havarie-Meldung übergeben.

Am 24. November 2014 langte der Akt der Staatsanwaltschaft St. Pölten bei der SUB ein.

Stellungnahmeverfahren vom 22. Oktober 2015 bis 30. November 2015.

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

Abs.	Absatz
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)
Backbord	linke Seite des Fahrzeuges
BAV	Bundesanstalt für Verkehr
BMI	Bundesministerium für Inneres
BMVIT, bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
DoRIS	Donau River Information Services (Donauschifffahrtsinformationsdienste)
ENC	Electronic navigational chart (Elektronische Schifffahrtskarte)
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System (Navigationstaugliche elektronische Schifffahrtskarten)
GNSS	Global Navigational Satellite System (Globales Satellitennavigationssystem)
„Großschifffahrt“	Fahrzeuge, ausgenommen Kleinfahrzeuge
GSM	Globales System für die Mobilkommunikation
IENC	Inland Electronic Navigational Charts (Elektronische Navigationskarten für Binnenschifffahrtsstraßen)
Kleinfahrzeuge	Fahrzeuge, deren Länge gemessen am Schiffskörper, weniger als 20 m beträgt, ausgenommen Fahrgastschiffe (Quelle SchFG)
Lit., lit.	Litera
MESZ	Mitteleuropäische Sommerzeit
MGSS	Motor-Güter-Schub-Schiff
PI	Polizeiinspektion
RL	Richtlinie
SFA	Schifffahrtsaufsicht
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Steuerbord	rechte Seite des Fahrzeuges
UTC	Universal Time, Coordinated (Koordinierte Weltzeit)
VB	Verfügungsberechtigter
VO	Verordnung
Z	Ziffer

Verzeichnis der Regelwerke

RL 2006/87/EG	Richtlinie über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe
DK	Regelwerke der Donaukommission Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau
SchFG	Schifffahrtsgesetz
WRG 1959	Wasserrechtsgesetz 1959
WVO	Wasserstraßen-Verkehrsordnung (diese beinhaltet die „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau“ der DK)
SchiffTV	Technische Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnengewässern (Schiffstechnikverordnung)
UUG 2005	Unfalluntersuchungsgesetz 2005
Informationsblatt	Ruder- und Paddelsport in Österreich - Rechtliche Rahmenbedingungen – bmvit https://www.bmvit.gv.at/verkehr/schifffahrt/binnen/downloads/padd_pdf.pdf
Informationsblatt	Sicherheit beim Wassersport – Persönliche Auftriebsmittel – bmvit https://www.bmvit.gv.at/verkehr/schifffahrt/binnen/downloads/Infofolder_Rettungswesten.pdf

Verzeichnis sonstiger Regelwerke

Die Fahrordnung des Union Ruderverein Pöchlarn liegt der SUB vor.

Quelle: <http://www.urv-poechlarn.at/images/Downloads/Fahrordnung.pdf>

Vorbemerkungen

Die Untersuchung wurde gemäß den Bestimmungen des § 5 Abs. 6 UUG 2005 durchgeführt.

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.

Bei den verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

Die im Untersuchungsbericht zitierten Regelwerke beziehen sich ausschließlich auf die zum Zeitpunkt des Vorfalls gültige Fassung.

Gemäß den Bestimmungen des § 14 UUG 2005 ist ein Stellungnahmeverfahren einzuleiten, um den am Vorfall unmittelbar beteiligten Personen, Stellen, Organisationen und Behörden die Gelegenheit zu geben, sich zu den für den Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen schriftlich zu äußern. Die festzulegende Frist für die Übermittlung von Stellungnahmen darf vier Wochen nicht unterschreiten.

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

Die Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedsstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle mindestens jährlich über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind.

Hinweis

Dieser Untersuchungsbericht darf ohne ausdrückliche Genehmigung der Bundesanstalt für Verkehr, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, nicht auszugsweise wiedergegeben werden.

Hinweis zu abgebildeten Personen:

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).

Kontakt

Bundesanstalt für Verkehr
 Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
 1210 Wien, Trauzlgasse 1
 Fax: +43/1/71162-659298
 Email: uus-schiene@bmvit.gv.at
 Homepage: <http://versa.bmvit.gv.at>

Empfänger

Dieser Untersuchungsbericht ergeht an:

Unternehmen/Stelle
Bevollmächtigter des Verfügungsberechtigten des Ruderbootes „CHRISTIANE“
Beteiligte Personen und deren Bevollmächtigten des Ruderbootes „CHRISTIANE“
Bevollmächtigter des Verfügungsberechtigten des Motorgüterschubschiff „HERZOG TASSILO“
Schiffsführer Motorgüterschubschiff „HERZOG TASSILO“
Steuermann Motorgüterschubschiff „HERZOG TASSILO“
Bevollmächtigter des Verfügungsberechtigten des Motorfahrgastschiff „SERENADE 2“
Schiffsführer in „Ausbildung Donau“ des Motorfahrgastschiff „SERENADE 2“
Lotse-Kapitän des Motorfahrgastschiff „SERENADE 2“
Bezirksfeuerwehrkommando Melk
via donau – Österreichische Wasserstraßen – Gesellschaft mbh
Schiffahrtsaufsicht Krems
Oberste Schiffahrtsbehörde im bmvit
Polizeiinspektion Mautern - Stromdienst
Staatsanwaltschaft St. Pölten
Clusterbibliothek

Zusammenfassung

Hergang

Am Samstag, 26. Juli 2014 kollidierte das stromabwärts fahrende Ruderboot „CHRISTIANE“ (Kleinfahrzeug) mit dem bergwärts fahrenden schmalen Schubverband „HERZOG TASSILO“ während dieser vom Fahrgastschiff „SERENADE 2“ überholt wurde.

Folgen

Die „CHRISTIANE“ kenterte und zerbrach in zwei Teile. Die Besatzung der „CHRISTIANE“ stürzte ins Wasser, wobei der Schiffsführer abgetrieben wurde und nur noch tot geborgen werden konnte. Die anderen vier Personen erreichten schwimmend das linke Donauufer und blieben unverletzt.

Ursache

Das Ruderboot „CHRISTIANE“ wurde mit der Strömung gegen den Schubverband „HERZOG TASSILO“ abgetrieben.

1 Allgemeine Angaben

1.1 Zeitpunkt

Samstag, 26. Juli 2014, 13:46:25 Uhr UTC+2 (MESZ) laut historischen DoRIS-Daten

1.2 Örtlichkeit und Besonderheiten

Donau

- ca. Strom-km 2031,950, Donauengstelle „Kuh und Kalb“
- Gemeindegebiet Schönbühel

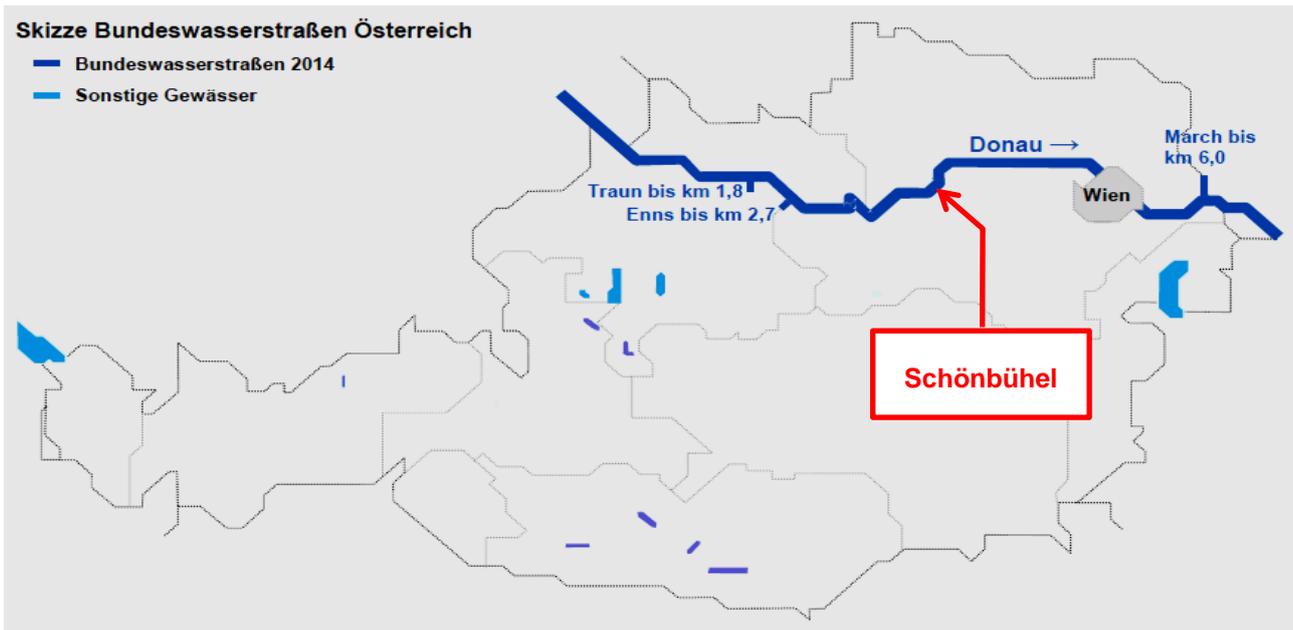


Abbildung 1: Skizze Wasserstraßen Österreich (Quelle SUB)

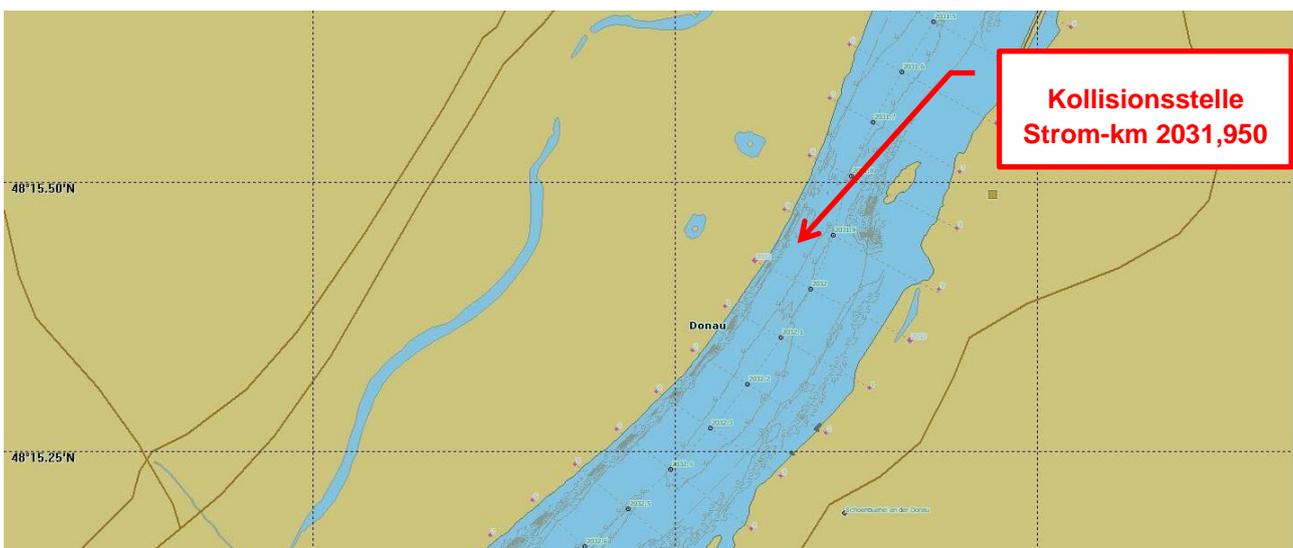


Abbildung 2 Skizze Ereignisstelle (Quelle IENC)

Gemäß Artikel 1 und Anhang I, Kapitel 2 RL 2006/87/EG ist die Donau in Österreich in der Liste der geografischen Bereiche als Binnenwasserstraße der Zone 3 der Europäischen Union angeführt.

Die Fahrwasserbreite der Donau im Bereich der Engstelle „Kuh und Kalb“ (Strom-km 2031,800) beträgt 111 m. In diesem Bereich besteht kein Überholverbot gemäß WVO. Weiteres befindet sich die Engstelle vor bzw. nach einer Biegung, die die Voraussicht auf andere Verkehrsteilnehmer einschränkt.

Die beteiligte Großschifffahrt war mit Inlands-AIS ausgestattet, die laut den historischen DoRIS-Daten zum Ereigniszeitpunkt funktionstüchtig waren. Schiffe mit Inlands-AIS können Wasserfahrzeuge ohne Inlands-AIS nicht erkennen. Die Positionen und Abstände beziehen sich auf die Positionierung des AIS-Transponders am Schiff und berücksichtigen nicht die Abmessungen des Schiffes.

Gemäß WVO gilt, dass sich Fahrzeuge beim Begegnen backbordseitig passieren (Rechtsverkehr).

Die Daten zur Position der „CHRISTIANE“ waren in den historischen DoRIS-Daten nicht ersichtlich, da eine Ausrüstung mit Inland-AIS nicht vorgeschrieben war.

Weiteres gilt, dass Kleinfahrzeuge allen anderen Fahrzeugen, einschließlich schnellen Schiffen, den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen. Sie können nicht verlangen, dass diese ihnen ausweichen.

1.3 Witterung, Sichtverhältnisse, nautische Bedingungen

Heiter, sonnig, 25 bis 30°C, keine witterungsbedingte Einschränkung der Sichtverhältnisse.

Daten Pegel Kienstock: Wasserstand 282 cm, Wassertemperatur von 20,2 Grad Celsius

Daten Pegel Aggstein: Wasserstand 172 cm, Wassertemperatur von 19,8 Grad Celsius

Dies entspricht einem Pegelstand zwischen Regulierungsniedrigwasser und Mittelwasser.

Die Strömungsgeschwindigkeit betrug ca. 9 - 10 km/h.

1.4 Behördenzuständigkeit

Die zuständige Schifffahrtsbehörde ist die SFA Krems. Seitens der SFA Krems gab es nach der Kollision und während der Suche nach der vermissten Person keine Meldung an die SUB. Die Oberste Schifffahrtsbehörde im bmvit wird durch den gegenständlichen Untersuchungsbericht von den ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen in Kenntnis gesetzt.

1.5 Beteiligte Fahrten (Schiffs- und Reisedaten)

1.5.1 Herzog Tassilo

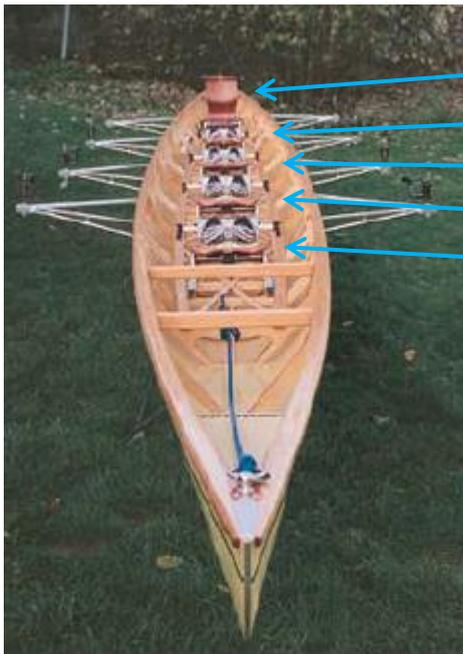


Abbildung 3: Symbolfoto „HERZOG TASSILO“ (Quelle Google)

Die „HERZOG TASSILO“ befand sich in Bergfahrt nahe dem linken Ufer und hatte zuerst eine Begegnung mit der „AMASONATA“, danach erfolgte ein Überholmanöver durch die „SERENADE 2“. Während des Überholvorganges kollidierte die abgetriebene „CHRISTIANE“ mit der „HERZOG TASSILO“.

	Schiffsverband
Verbandführendes Fahrzeug	MGSS „HERZOG TASSILO“
Schiffstyp	Motor-Güter-Schub-Schiff
Nationalität/Flagge	Deutschland
Heimathafen	Regensburg
Kennzeichen	04800270
Zulassungsurkunde Nr.	MA 4043 G ausgestellt von: ZSUK Mainz
Verfügungsberechtigter	DDSG-MHRT KFT
Baujahr	1972
Schubleichter	SL 18028
Kennzeichen	08557042
Länge über Alles, Breite über Alles,	190 m, 11,4 m (schmaler Schubverband)
Ladung	ca. 2960 t Sonnenblumenkerne
Hilfseinrichtung für die Navigation	Inland-AIS in Betrieb, 2 Radar für die Verkehrsdarstellung in der nahen Umgebung des Schiffes: in Betrieb, Sprechfunkanlage für den gleichzeitigen Empfang auf zwei Kanälen (Schiff/Schiff und Schiff/Schleuse): in Betrieb
Transpondertyp	Class A
Abstand zum Bug / Heck	176 m / 14 m (händische Eingabe)
Abstand Backbord / Steuerbord	7 m / 4 m (händische Eingabe)
Positionsempfänger	AIS Position Device 15
Positionsdaten DGPS-Qualität	Ja
Besatzung	7 Personen
Fahrtrichtung	Bergfahrt am linken Donauufer
Ziel	Amsterdam

1.5.2 Ruderboot



- Platz Steuermann
- Platz 4 (Schiffsführer und Schlagmann)
- Platz 3
- Platz 2
- Platz 1

Abbildung 4: Symbolfoto „CHRISTIANE“ (Quelle Hersteller)

Die „CHRISTIANE“ befand sich in Talfahrt am linken Ufer und wollte den Überholvorgang der „SERENADE 2“ mit der „HERZOG TASSILO“ vor Ort durch Gegenrudern abwarten. Durch die starke Strömung wurde die „CHRISTIANE“ abgetrieben und kollidierte mit der „HERZOG TASSILO“.

	Kleinfahrzeug Ruderboot
Name, Kennzeichnung	„CHRISTIANE“
Schiffstyp	Gig-Doppelvierer mit Steuermann, Art C
Zulassungsurkunde Nr.	Nicht erforderlich, daher auch kein Schiffsführerpatent erforderlich
Verfügungsberechtigter	Union Ruderverein Pöchlarn
Baujahr	1975
Länge über Alles, Breite über Alles,	11,0 m, 0,78 m
Hilfseinrichtung für die Navigation	Inland-AIS, Radar und Sprechfunkanlage waren nicht erforderlich und nicht vorhanden.
Besatzung	5 Personen Schiffsführer (Schlagmann, rudern), Steuermann, drei rudernde Fahrgäste
Fahrtrichtung	Talfahrt am linken Donauufer
Ziel	Krems, Steiner Ruder Club
Platz an Bord	Alle Plätze waren benützt

1.5.3 Serenade 2



Abbildung 5: Symbolfoto „SERENADE 2“ (Quelle wikimedia)

Die „SERENADE 2“ wartete bei der Bergfahrt hinter der „HERZOG TASSILO“ die Begegnung mit der „AMASONATA“ ab. Danach erfolgte das Überholmanöver durch die „SERENADE 2“. Währenddessen kollidierte die abgetriebene „CHRISTIANE“ mit der „HERZOG TASSILO“.

	Motorfahrgastschiff
Fahrzeug	MFS „SERENADE 2“
Schiffstyp	Personenschiff
Nationalität/Flagge	Niederlande
Heimathafen	Bemmel, Niederlande
Kennzeichen	02328761
Verfügungsberechtigter	Lime Tree Cruises B.V.
Baujahr	2007
Länge, Breite, Tiefgang	110 m, 11,4 m, 1,6 m
Hilfseinrichtung für die Navigation	Inland-AIS in Betrieb, Schiffsdatenschreiber nicht erforderlich, Radar für die Verkehrsdarstellung in der nahen Umgebung des Schiffes: in Betrieb, Sprechfunkanlage für den gleichzeitigen Empfang auf zwei Kanälen (Schiff/Schiff und Schiff/Schleuse): in Betrieb
Transpondertyp	Class A
Abstand zum Bug / Heck	20 m / 90 m (händische Eingabe)
Abstand Backbord / Steuerbord	5 m / 7 m (händische Eingabe)
Positionsempfänger	GPS Empfänger
Positionsdaten DGPS-Qualität	Ja
Besatzung	Nicht bekannt
Fahrgäste	Nicht bekannt
Fahrtrichtung	Bergfahrt am rechten Donauufer (Überholvorgang)
Ziel	Linz

1.5.4 Amasonata



Abbildung 6: Symbolfoto „AMASONATA“ (Quelle wikimedia)

Die „AMASONATA“ befand sich auf Talfahrt und hatte eine Begegnung mit der „HERZOG TASSILO“ und danach mit der „SERENADE 2“.

	Motorfahrgastschiff
Fahrzeug	MFS „AMASONATA“
Schiffstyp	Personenschiff
Nationalität/Flagge	Schweizerische Eidgenossenschaft
Heimathafen	Basel
Kennzeichen	07001981
Baujahr	2014
Länge, Breite, Tiefgang	135 m, 11,4 m, 1,65 m
Hilfseinrichtung für die Navigation	Inland-AIS in Betrieb Sprechfunkanlage für den gleichzeitigen Empfang auf zwei Kanälen (Schiff/Schiff und Schiff/Land): in Betrieb
Transpondertyp	Class A
Abstand zum Bug / Heck	20 m / 115 m (händische Eingabe)
Abstand Backbord / Steuerbord	5 m / 6 m (händische Eingabe)
Positionsempfänger	AIS Position Device 15
Positionsdaten DGPS-Qualität	Ja
Besatzung	Nicht bekannt
Fahrgäste	Nicht bekannt
Fahrtrichtung	Talfahrt am rechten Donauufer (Begegnung)
Ziel	Budapest

1.6 Zulässige Geschwindigkeiten

Ein „schnelles Schiff“ darf gemäß § 1.01 lit. a) Z. 5 WVO mit mehr als 40 km/h verkehren.

Die „HERZOG TASSILO“, die „AMASONATA“ und die „SERENADE 2“ waren jeweils nicht als „schnelles Schiff“ zugelassen. Somit war die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt.

Die „CHRISTIANE“ fällt als Kleinfahrzeug nicht unter die Begriffsbestimmung „schnelles Schiff“. Für sie galt daher keine Höchstgeschwindigkeit.

2 Sachverhaltsdarstellung, Befundaufnahme

2.1 Unfallhergang

Am Samstag, 26. Juli 2014 fuhr das Güterschiff „HERZOG TASSILO“ mit dem Schubleichter SL180028 mit einer Geschwindigkeit von ca. 2 km/h auf der Donau in der Fahrrinne nahe dem linken Ufer stromaufwärts mit Ziel Amsterdam. Auf der Höhe von Schönbühel, bei der Engstelle „Kuh und Kalb“ kam ihr das Fahrgastschiff „AMASONATA“ entgegen. Anschließend wurde die „HERZOG TASSILO“ von dem Fahrgastschiff „SERENADE 2“ überholt. Die „HERZOG TASSILO“ befand sich während des Überholvorganges nahe dem linken Donauufer und die „SERENADE 2“ in der Mitte des Fahrwassers. Währenddessen näherte sich stromabwärts am linken Ufer das Ruderboot „CHRISTIANE“, das bei der unübersichtlichen Biegung im Bereich der Engstelle „Kuh und Kalb“ zwei nebeneinander fahrende Großschiffe bemerkte. Die „CHRISTIANE“ versuchte am linken Donauufer durch Gegenrudern den Überholvorgang der beiden Großschiffe abzuwarten. Durch die starke Strömung wurde das Ruderboot abgetrieben und kollidierte mit dem Bug des Schubverbandes „HERZOG TASSILO“. Bei der Kollision kenterte das Ruderboot und die Besatzung stürzte in die Donau. Nach kurzem Untertauchen schwamm die Besatzung des Ruderbootes entlang der Backbordseite (strommittig) der „HERZOG TASSILO“ stromabwärts. Vier Mitglieder der fünfköpfigen Besatzung erreichten das rettende linke Donauufer. Eine Person wurde abgetrieben.

Vom Passagierschiff „SERENADE 2“ wurde der Vorfall bemerkt, per Schiffsfunk der Notruf an die Schleuse Melk abgesetzt und von dort die Bezirksleitstelle Melk und in Folge die PI Mautern-Stromdienst in Kenntnis gesetzt.

Die „HERZOG TASSILO“ legte am Oberwasser der Schleuse Melk an und die „SERENADE 2“ legte an der Schiffsanlegestelle Melk an. Anschließend wurden von der Polizei die Daten aufgenommen.

Eine Suchaktion durch Feuerwehr, Polizei und SFA Krems, unter Zuhilfenahme eines Polizeihubschraubers wurde durchgeführt.

Der abgetriebene Schiffsführer wurde erst am 30. Juli 2014 flussabwärts bei Strom-km 1992,400 tot geborgen.

Anmerkung SUB:

Anhand der Auswertung des DoRIS Informationssystems wurde festgestellt, dass seitens der Berufsschiffahrt die vorhandene Situation richtig eingeschätzt und danach auch richtig gehandelt wurde.

Die „CHRISTIANE“ war als Ruderfahrzeug/Kleinfahrzeug verpflichtet, allen anderen Fahrzeugen den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum zu lassen. Sie konnte nicht verlangen, dass die Großschiffahrt ausweicht.

Ruderboote, die mit der Strömung fahren, haben eine eingeschränkte Steuerungsmöglichkeit. Nur bei entsprechendem Ruderschlag ist eine Richtungsänderung möglich.

2.2 Bilddokumentation



Abbildung 7: Kollision der „CHRISTIANE“ mit der „HERZOG TASSILO“ (Quelle unbekannter Fahrgast der „SERENADE 2“)



Abbildung 8: Wrackteile der „CHRISTIANE“ (Quelle Bezirksfeuerwehrkommando Melk)



Abbildung 9: Gesamtübersicht der Unfallstelle bei „Kuh und Kalb“ (Quelle © viadonau/Haslinger)

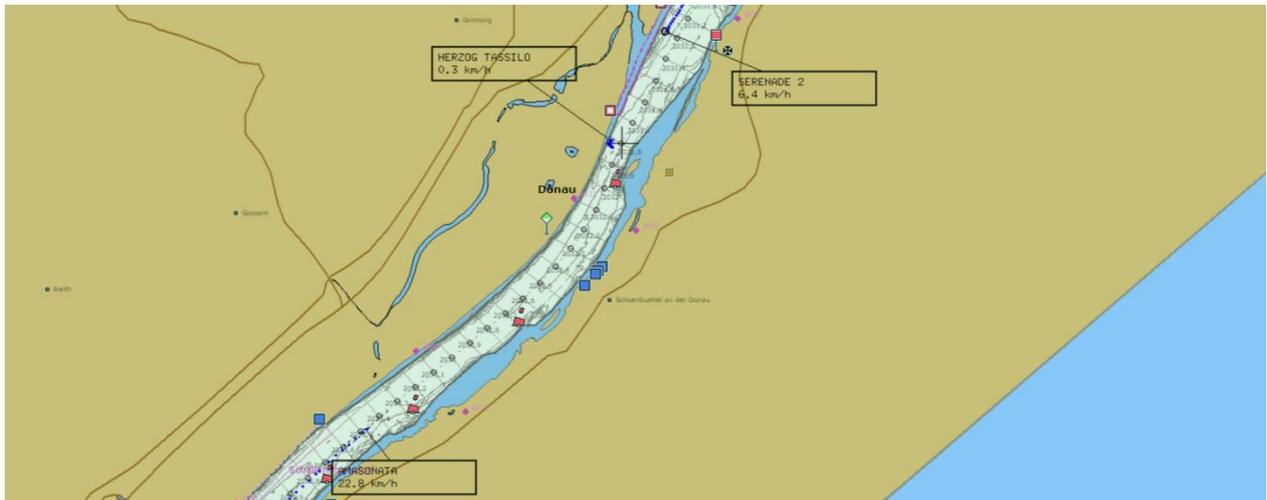
2.3 Chronologie der Ereignisse

Aus den historischen DoRIS-Daten konnte die Chronologie abgeleitet werden:

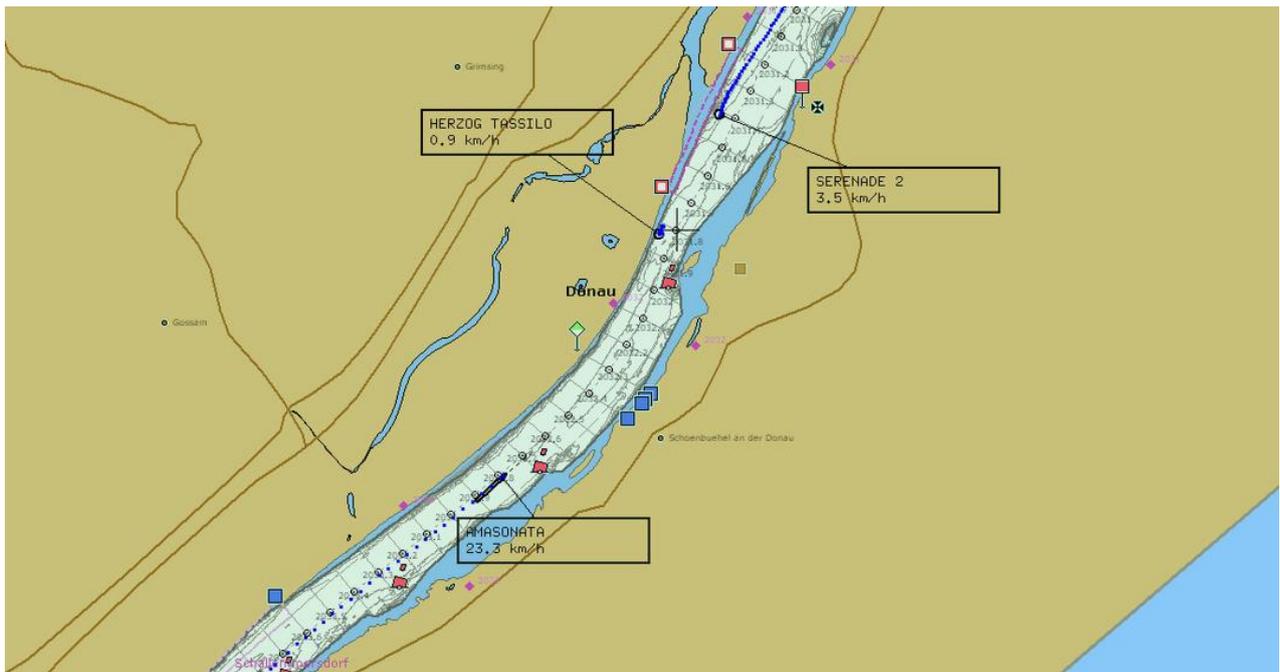
Zeitpunkt	Ort	Beschreibung
26. Juli 2014 ca. 08:00 Uhr	Pöchlarn Union Ruderverein ca. Strom-km 2045,300	Abfahrt der „CHRISTIANE“ zuerst bergwärts bis zum Kraftwerk Ybbs/Persenbeug und anschließend talwärts mit Ziel Krems zum Steiner Ruderclub
26. Juli 2014 ca. 13:15 Uhr	Umsetzanl. unterhalb Kraftwerk Melk	Weiterfahrt der „CHRISTIANE“ nach der Umsetzung
26. Juli 2014 13:35:38 Uhr	Strom-km 2030,840	„SERENADE 2“: bergwärts am linken Donauufer, 7,3 km/h. ca. 870 m hinter der „HERZOG TASSILO“
	Strom-km 2031,730	HERZOG TASSILO“: bergwärts am linken Donauufer, 1,7 km/h



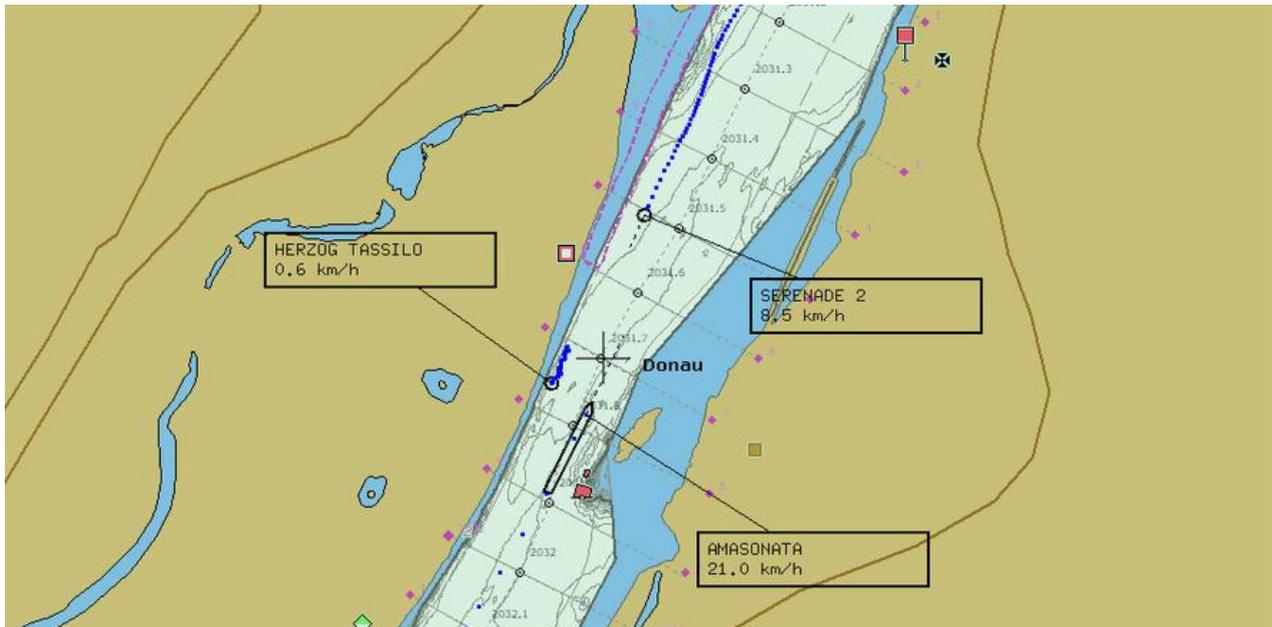
26. Juli 2014 13:38:41 Uhr	Strom-km 2031,200	„SERENADE 2“: bergwärts am linken Donauufer, 6,4 km/h, ca. 490 m hinter der „HERZOG TASSILO“
	Strom-km 2031,715	„HERZOG TASSILO“: bergwärts am linken Donauufer, 0,3 km/h
	Strom-km 2033,380	„AMASONATA“: talwärts am rechten Donauufer, 22,8 km/h



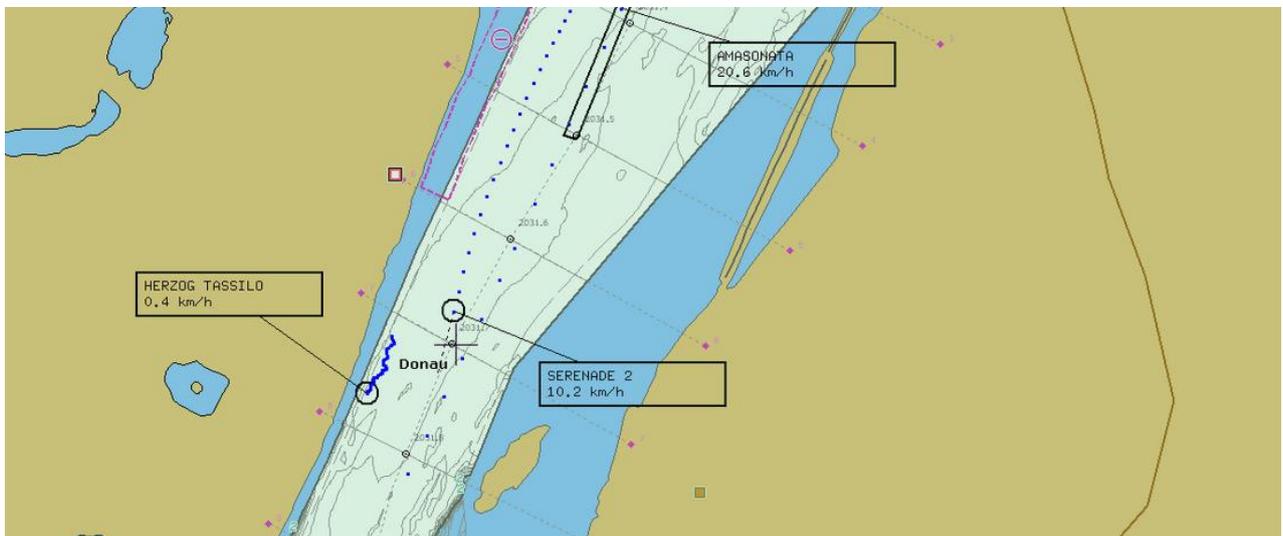
26. Juli 2014 13:40:27 Uhr	Strom-km 2031,315	„SERENADE 2“: bergwärts am linken Donauufer, 3,5 km/h, ca. 396 m hinter der „HERZOG TASSILO“
	Strom-km 2031,740	„HERZOG TASSILO“: bergwärts am linken Donauufer, 0,9 km/h
	Strom-km 2032,690	„AMASONATA“: talwärts am rechten Donauufer, 23,3 km/h



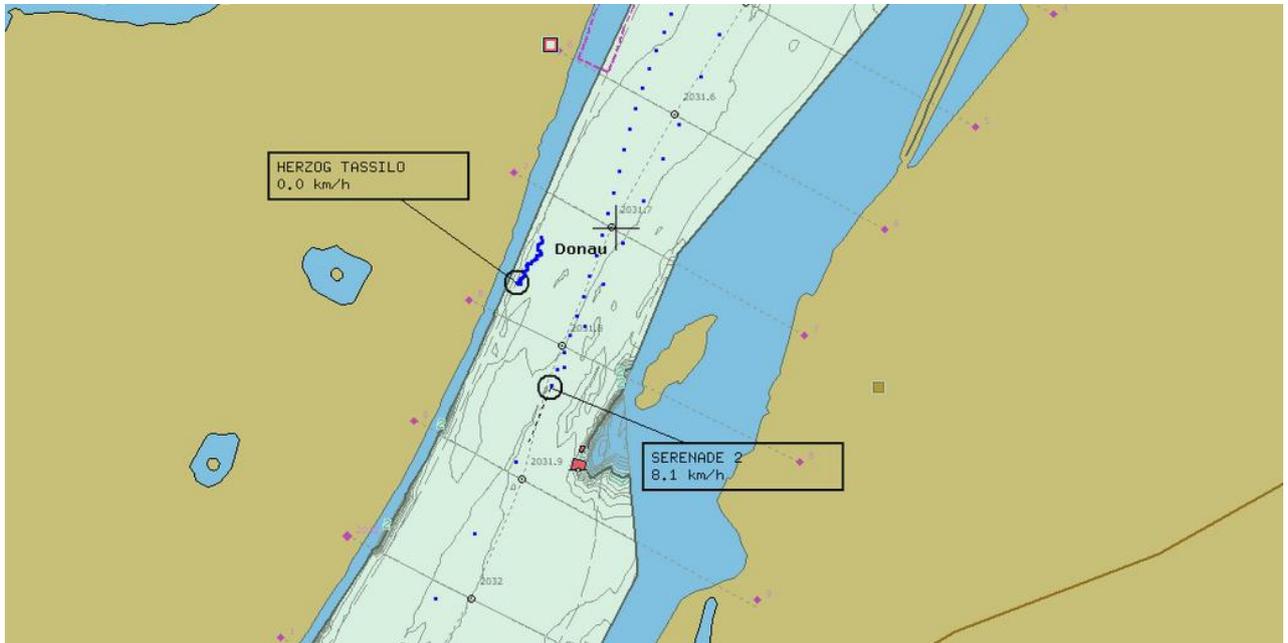
26. Juli 2014 13:42:53 Uhr	Strom-km 2031,500	„SERENADE 2“: bergwärts am linken Donauufer, 8,5 km/h ca. 225 m hinter der „HERZOG TASSILO“
	Strom-km 2031,760	„HERZOG TASSILO“: bergwärts am linken Donauufer, 0,6 km/h
	Strom-km 2031,770	„AMASONATA“: talwärts am rechten Donauufer, 21,0 km/h ca. 50 m Abstand zur „HERZOG TASSILO“



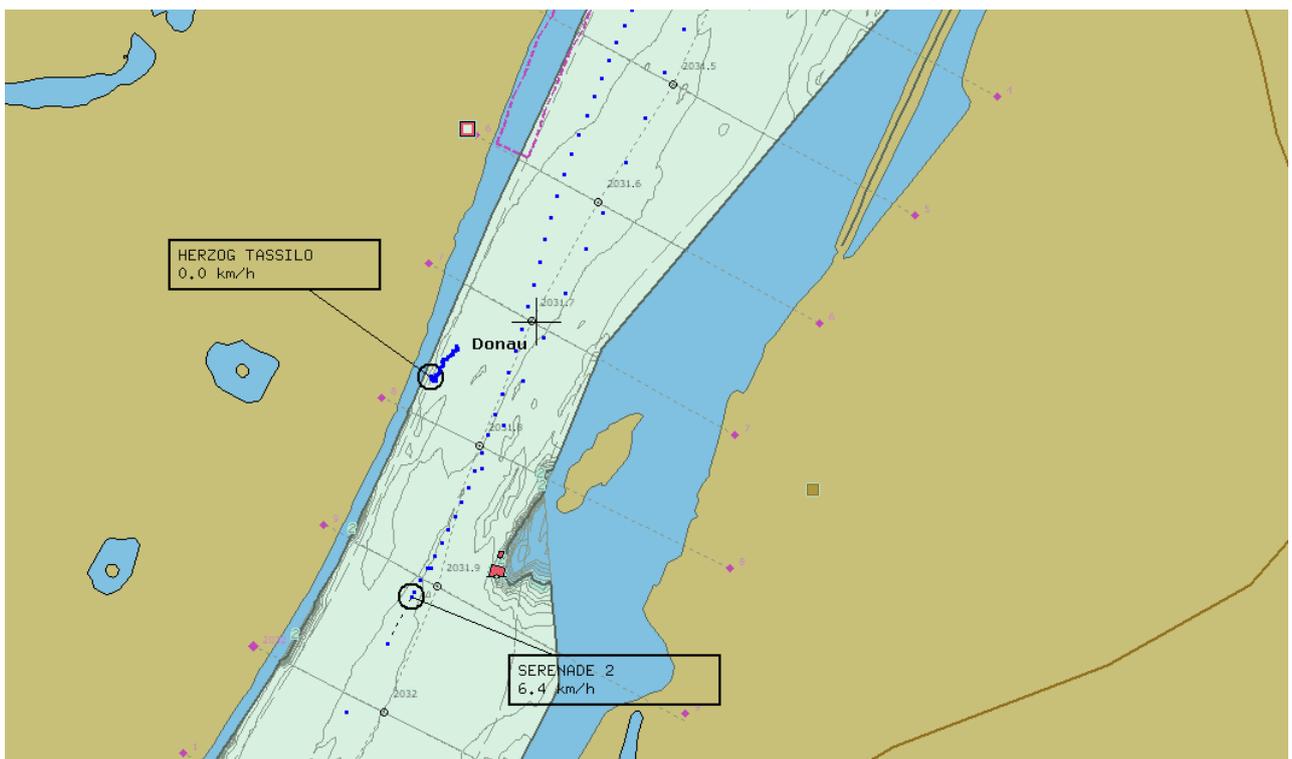
26. Juli 2014 13:44:00 Uhr	Strom-km 2031,397	„AMASONATA“: talwärts am rechten Donauufer, 20,6 km/h
	Strom-km 2031,675	„SERENADE 2“: bergwärts, strommittig, 10,2 km/h
	Strom-km 2031,770	„HERZOG TASSILO“: bergwärts am linken Donauufer, 0,4 km/h, ca.3 m Abstand zum Rand der Fahrrinne

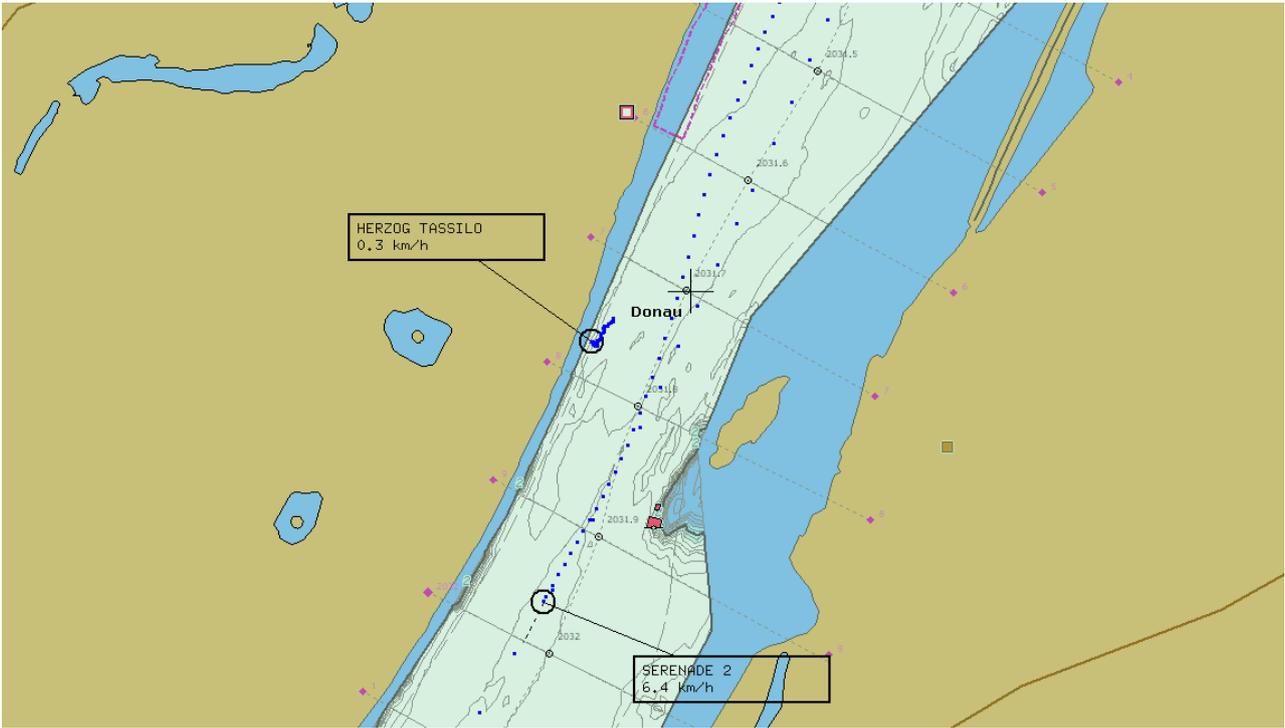


26. Juli 2014 13:45:00 Uhr	Strom-km 2031,773	„HERZOG TASSILO“: bergwärts, am linken Donauufer, 0,0 km/h
	Strom-km 2031,830	„SERENADE 2“: bergwärts, strommittig, 8,1 km/h, ca. 40 m Abstand zur „HERZOG TASSILO“



26. Juli 2014 13:45:50 Uhr	Strom-km 2031,773	„HERZOG TASSILO“: bergwärts, am linken Donauufer, 0,0 km/h
	Strom-km 2031,914	„SERENADE 2“: bergwärts, strommittig, 6,4 km/h, ca. 40 m Abstand (parallel) zur „HERZOG TASSILO“



26. Juli 2014 13:46:25 Uhr	Strom-km 2031,773	„HERZOG TASSILO“: bergwärts, am linken Donauufer, 0,3 km/h Zeitpunkt und ungefährer Ort (Strom-km 2031,950) der Kollision zwischen „CHRISTIANE“ und „HERZOG TASSILO“
	Strom-km 2031,980	„SERENADE 2“: bergwärts, strommittig, 6,4 km/h, ca. 40 m Abstand zur „HERZOG TASSILO“
		
26. Juli 2014 ca. 13:48 Uhr	Strom-km 2032,070	„SERENADE 2“: Notruf per Schiffsfunk an die Schleuse Melk betreffend des Unfalles abgesetzt. Gemäß Schleusentagebuch wurde von der Schleuse Melk daraufhin die Rettung, Feuerwehr die PI Mautern-Stromdienst und in der Folge die SFA Krems in Kenntnis gesetzt.

Anmerkung SUB:

Die AIS Transponder Daten liefern nur die Absolutwerte der Geschwindigkeit

Die Positionen und Abstände beziehen sich auf die Positionierung des AIS-Transponders am Schiff und berücksichtigen nicht die Abmessungen des Schiffes.

Die Lage des Transponders ist konstruktionsbedingt an unterschiedlichen Orten an den Schiffen montiert und wurde in den übermittelten „Statistischen Reisedaten“ des jeweiligen Schiffes bekanntgegeben.

3 Folgen

3.1 Verletzte Personen

Verletzte Personen	tödlich verletzt	schwer verletzt	leicht verletzt
Fahrgäste	-	-	-
Mannschaft	1	-	-
Unbefugte Personen	-	-	-
Andere Personen	-	-	-

Vier Personen der „Christiane“ konnten sich schwimmend an das linke Ufer der Donau retten.

Eine Person wurde abgetrieben und wurde erst am 30. Juli 2014 bei Strom-km 1992,400 tot geborgen.

3.2 Schäden an der Infrastruktur

An der Infrastruktur entstanden keine Schäden.

3.3 Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut

Das Ruderboot „CHRISTIANE“ kenterte und zerbrach in zwei Teile.

An der „HERZOG TASSILO“ wurden keine Schäden festgestellt.

3.4 Schäden an Umwelt

Bezüglich Schäden an der Umwelt liegen der SUB keine Meldungen vor.

3.5 Betriebsbehinderungen

Bezüglich Betriebsbehinderungen liegen der SUB keine Meldungen vor.

4 Beteiligte, Auftragnehmer, Zeugen

- Verfügungsberechtigter Kleinfahrzeug „CHRISTIANE“
- Besatzung Kleinfahrzeug „CHRISTIANE“
- Verfügungsberechtigter „HERZOG TASSILO“
- Schiffsführer „HERZOG TASSILO“
- Steuermann „HERZOG TASSILO“
- Verfügungsberechtigter „SERENADE 2“
- Lotse-Kapitän „SERENADE 2“
- Schiffsführer „SERENADE 2“
- Wasserstraßengesellschaft
- Schifffahrtsaufsicht Krems

5 Rettungs- und Notfalldienst

5.1 Beteiligte Personen und eingesetzte Mittel

- Schleusenaufsicht Melk mit einer Person
- SFA Krems, Anzahl der Fahrzeuge und Personen nicht bekannt
- PI Mautern-Stromdienst, Anzahl der Fahrzeuge und Personen nicht bekannt
- Polizeihubschrauber „LIBELLE 4“, Anzahl Personen nicht bekannt
- Rettungsdienste, einschließlich Kriseninterventionsteam, Anzahl der Fahrzeuge und Personen nicht bekannt
- Wasserrettung mit einem Boot, Anzahl der Personen nicht bekannt
- Notarztwagen und Notarzt-Hubschrauber „CHRISTOPHORUS 2“
- Sechs Feuerwehren, 13 Feuerwehreinsatzboote, 25 Fahrzeuge und ca. 130 Personen

5.2 Reaktionsschnelligkeit, ergriffene Maßnahmen und Ergebnisse

Unmittelbar nach dem Erkennen der Kollision wurde ein Notruf durch den Schiffsführer der „SERENADE 2“ an die Schleusenaufsicht Melk abgesetzt und dadurch die Informations- und Rettungskette angestoßen.

Erst durch Meldungen in den Medien erhielt die SUB Kenntnis von dem Unfall.

5.3 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

5.3.1 Beteiligte Stellen

Feuerwehren, Rettung, Wasserrettung, Polizei und SFA Krems

5.3.2 Eingesetzte Mitteln

Eine groß angelegte Suchaktion durch Feuerwehr, Polizei und die SFA Krems, mit Unterstützung eines Polizeihubschraubers wurde durchgeführt.

6 Externe Ermittlungen

Der SUB liegen folgende Dokumente vor:

- Havariemeldung der SFA Krems
- Historische DoRIS-Daten und Reisedaten der Schiffe zum Ereigniszeitpunkt
- Auszug Schleusentagebuch der Schleuse Melk (Viadonau)
- Akt der Staatsanwaltschaft St. Pölten – darin enthalten der
- Bericht der PI Mautern-Stromdienst

7 Aussagen, Beweismittel, Auswertungen

7.1 Auswertungen der historischen DoRIS Daten

Die beteiligten Großschiffe waren mit funktionierenden AIS-Transpondern ausgestattet.

Eine DVD-Rom mit den Darstellungen der „historischen Daten“ (wie Video-Aufzeichnung) zum Unfallzeitpunkt wurde von der SFA Krems an die SUB übermittelt und liegt bei der SUB auf.

Daraus wurden die fortlaufenden Schiffsbewegungen mit Uhrzeit und Positionen auf der Donau als Bilder in der Chronologie der Ereignisse dokumentiert (siehe Punkt 2.3).

Die Daten zur Position der „CHRISTIANE“ waren darin nicht ersichtlich, da eine Ausrüstung mit Inland-AIS nicht vorgeschrieben war.

7.2 Aussagen der beteiligten Personen und Zeugen

7.2.1 Besatzung „CHRISTIANE“

Zitat Aussage der Person am Bugplatz (Platz 1) – Quelle Polizei (auszugsweise):

„Am 26. Juli 2014 wurde als Ruderboot ein gesteuerter C-4er eingesetzt, der mit folgenden Personen besetzt war.

Der verantwortliche Schiffsführer war der erfahrenste Ruderer der zugleich neben seiner Verantwortlichkeit auch die Funktion des Schlagmanns ausführte (Platz 4). Als solcher hatte er auch das Bootskommando und auch die Entscheidung über sämtliche Maßnahmen am Ruderboot.

Eine ausführende Steuerperson war dem Schiffsführer zugeteilt (Platz Steuermann), weitere Personen befanden sich auf Platz 2 und Platz 3.

Die Fahrt erfolgte zu Beginn von Pöchlarn bergwärts zur Schleuse Ybbs/Persenbeug und im Anschluss talwärts Richtung Melk und weiter nach Krems. Nach der Durchfahrt durch die Melker Donaubrücke näherte sich die „CHRISTIANE“ entlang der linken Donauseite der Engstelle „Kuh und Kalb“ bei Schönbühel.

Der Steuermann machte vollkommen zeitgerecht den Schiffsführer auf zwei entgegenkommende nebeneinander fahrende Großschiffe aufmerksam. Zur Beurteilung der Situation drehten sich alle

um und blickten in Fahrtrichtung zu den entgegenkommenden Schiffen, die sich zu dieser Zeit auf Höhe der Engstelle „Kuh und Kalb“ befanden.

Der erste Vorschlag des Steuermannes war die Durchfahrt zwischen dem linkem Ufer und dem Schiffsverband. Der Schiffsführer lehnte dies ab, weil laut seiner Beurteilung für dieses Manöver zu wenig Platz zur Verfügung stand und entschied unmissverständlich, das Ruderboot anzuhalten und Gegenrudern, um das Boot an der Stelle zu halten bis das überholende Fahrgastschiff den Schiffsverband passiert hat und die Fahrtrinne wieder frei sei. Diese Entscheidung wurde deshalb getroffen, weil eine Durchfahrt zwischen den beiden Schiffen aufgrund der Wellenentwicklung und des argen Soges durch die Antriebspropeller zu gefährlich war und ein Kentern unumgänglich gewesen wäre. Aufgrund der Dauer des Überholvorganges und der starken Fließgeschwindigkeit der Donau in diesem Bereich näherte sich die „CHRISTIANE“ trotz des Gegenruderns dem Schubverband. Aufgrund der Wahrnehmung in der Bugposition auf Platz 1 wurde der Alarmruf „RAUS“ gegeben.

Der Schiffsführer gab die lautstarke Anordnung „RECHTS AUF“, was für die Ruderer bedeutete, mit aller Kraft rechts zu rudern um am Schubverband rechts - also zwischen den beiden Großschiffen – hindurch zu rudern. Zu diesem Zeitpunkt war das Fahrgastschiff schon fast vorbei. Durch das Zusammenwirken der Wellen beider Großschiffe und der zuvor beschrieben Sogwirkung und der enormen Strömung konnte die „CHRISTIANE“ nicht rechtzeitig in den freien Raum zwischen den Schiffen rudern. Das Ruderboot trieb leicht schräggehend mit der hinteren Bootsbreite in den Bug des Schubverbandes. Bei der Kollision kippte die „CHRISTIANE“ mit der Öffnung stromaufwärts und die Person von Platz 1 sprang sofort in die Donau, tauchte im Anschluss unter dem Schubverband durch und schwamm dann entlang des Schubverbands talwärts. Auch die anderen Ruderer sprangen aus dem Ruderboot und schwammen talwärts. Während des Vorbeischwimmens am Schubverband wurden auf dessen Heck zwei Personen festgestellt, wobei eine Person einen Rettungsring in der Hand hielt. Während des Vorbeischwimmens erfolgte durch die Person auf Platz 1 die Information "NO, I AM OK". Mit diesem Wortlaut wurde verständlich gemacht, dass der Rettungsring eventuell anderen hilfsbedürftigen Schwimmern zugeworfen werden solle.

Unterhalb des Frachtschiffes, mit größter Kraftanstrengung, teilweise gegen die Strömung schwimmend wurde das rettende linke Donauufer erreicht. Direkt danach kamen die Personen von Platz 2 und Platz 3 an Land. Der Steuermann ging etwas unterhalb an Land. Zeitgleich wurde etwa ein Drittel zur Mitte der Donau hin der Schiffsführer schwimmend wahrgenommen und zugerufen ob alles „OK“ wäre. Es erfolgte ein Blickkontakt, sonst erfolgte keine Reaktion. Es wurde angenommen, dass der Schiffsführer unterhalb an Land schwimmen werde. Der Steuermann und die Person von Platz 2 versuchten den im Wasser treibenden Schiffsführer im Auge zu behalten.

In der Folge gingen die Personen von Platz 1 und Platz 3 am Ufer bergwärts zum Schubverband, um sich um das Ruderboot zu kümmern. Den beiden vorher am Heck des Schubverbandes wahrgenommenen Personen wurde vom Ufer aus in englischer Sprache zugerufen, wo das

Ruderboot sei. Offensichtlich wussten die beiden Personen am Schubverband bis zu diesem Zeitpunkt nicht, dass überhaupt eine Kollision mit einem Boot erfolgt war.

Die beiden suchten erfolglos am Bug des Frachters und zwischen dem Schubleichter nach dem Boot. Wenig später tauchte das Boot schwer beschädigt - in mehrere Teile zerbrochen - unterhalb des Schubverbandes auf. Gleichzeitig wurden die Personen am Schubverband in englischer Sprache aufmerksam gemacht, dass von der Bootsbesatzung eine Person vermisst wurde.

Während der gesamten Situation wurde kein Schallzeichen bzw. Warnsignal von beiden Schiffen (Schubverband und Fahrgastschiff) gehört bzw. festgestellt.

Ausdrücklich festgehalten wurde, dass durch das Überholmanöver die Schifffahrtsrinne in diesem engen Bereich gänzlich blockiert und ein gefahrloses Passieren eines talwärts fahrenden Ruderbootes unmöglich war.“

Anmerkung SUB:

Die Person auf Platz 1 wurde durch den Vorfall nicht verletzt.

Bezüglich der Verwendung einer Rettungsweste liegt keine Aussage vor.

Kleinfahrzeuge müssen allen anderen Fahrzeugen, einschließlich schneller Schiffe, den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen. Sie können nicht verlangen, dass diese ihnen ausweichen.

Bei Überholvorgängen sind gemäß WVO keine Schallzeichen erforderlich.

Die Abgabe von Schallzeichen ist bei einer Kollision vorgeschrieben. Da die „HERZOG TASSILO“ die Kollision mit der „CHRISTIANE“ vorerst nicht erkannte, wurden keine Schallzeichen abgesetzt. Durch die „SERENADE 2“ wurde die Rettungs- und Informationskette angestoßen.

Zitat Aussage der Person am Platz 2 – Quelle Polizei (auszugsweise):

„Am 26. Juli 2014 wurde an einer sogenannten „Sternfahrt“ teilgenommen. Im Ruderboot befanden sich außerdem folgende Personen: Schiffsführer (und Schlagmann), Steuermann und drei weitere Personen zum Rudern.

Beim Rudern hat der „Schlagmann“ das Bootskommando und sämtliche weitere Bootsinsassen haben sich an seine Anweisungen zu halten. Der „Schlagmann“ sitzt unmittelbar vor dem Steuermann.

Der Start erfolgte in den frühen Vormittagsstunden vom Ruderverein Pöchlarn aus, die genaue Uhrzeit konnte nicht mehr angegeben werden. Vom Ruderverein Pöchlarn war auch das Ruderboot entliehen.

Anfangs wurde stromaufwärts bis Ybbs gerudert. Vor der Schleuse wurde gewendet und wieder stromabwärts gerudert. Der Plan war bis zum Ruderclub Stein zu rudern.

Die Fahrt erfolgte am linken Donauufer. Auf Höhe von Schönbühel beim sogenannten „Kuh und Kalb“ bemerkte der Steuermann einen Schubverband bergwärts fahrend, welcher sich sehr nah am linken Ufer befand.

Hinter dem Schubverband war ein Fahrgastschiff, welches im Begriff war den Schubverband zu überholen. Der Schiffsführer war in der Annahme, dass der Schubverband dort möglicherweise steht und in diesem Fall wäre das Vorbeirudern wegen der Seile sehr gefährlich gewesen. Der Schiffsführer gab das Kommando in die Gegenrichtung zu streichen (vorwärts rudern), was auch sofort erfolgte. Es war jedoch nicht bekannt, ob er den Überholvorgang des Fahrgastschiffes zur Gänze abwarten wollte oder nur auf einen geeigneten Zeitpunkt wartete, um zwischen den beiden Schiffen durch zu rudern.

Beim Umdrehen wurde bemerkt, dass es knapp wurde, da der Schubverband schon sehr nahe war.

Weiteres wurde nur mit dem rechten Ruderblatt gerudert und dabei festgestellt, dass auch die Person auf Platz 1 nur mit dem rechten Ruderblatt ruderte. Dies erfolgte, um das Boot am Schubverband vorbei zu manövrieren. Was die anderen drei Besatzungsmitglieder in diesem Moment machten war nicht bekannt, da der Blick in die Gegenrichtung erfolgte. Es kam zur Kollision der rechten Bootseite (rechts aus Sicht der Ruderer) mit dem Schubverband.

Nach dem Sturz ins Wasser und Untertauchen wurde versucht, sofort wieder an die Wasseroberfläche zu gelangen. Nach einiger Zeit wurde neben dem Schubverband wieder aufgetaucht. Wo sich das Fahrgastschiff zu diesem Zeitpunkt befand, war nicht bekannt. Weiteres wurde ein treibendes Ruder festgehalten. Beim Vorbeitreiben wurde eine Person am Schubverband mit einem Rettungsring gesehen. Er überlegte scheinbar, diesen ins Wasser zu werfen. Es wurde die rechte Hand in die Höhe gehalten und der Person am Schubverband zugewinkt. Plötzlich ging er wieder weg, ohne den Ring ins Wasser geworfen zu haben.

Offensichtlich interpretierte er das Winken anders und meinte, es sei alles in Ordnung.

Es erfolgte ein Vorbeitreiben am Schubverband, schräg dahinter trieb die Person von Platz 3 und hielt sich ebenfalls an einem Ruder fest. Hinter dem Schubverband wurde ans linke Ufer geschwommen, das als letzte Person vom Besatzungsmitglied auf Position 3 erreicht wurde. Die anderen drei waren bereits dort angekommen. Es wurde festgestellt, dass der Schiffsführer noch in der Donau trieb, es erfolgten Zurufe. Der Steuermann wurde beauftragt, mit dem Schiffsführer am Ufer entlang mitzulaufen und ihm immer wieder zuzurufen.

Einige Zeit später trafen bei uns die Einsatzkräfte ein.“

Anmerkung SUB:

Die Person auf Platz 2 wurde durch den Vorfall nicht verletzt.

Bezüglich der Verwendung einer Rettungsweste liegt keine Aussage vor.

Zitat Aussage der Person am Platz 3 – Quelle Polizei (auszugsweise):

„Mit den Vereinskollegen erfolgte am 26. Juli 2014, ca. 08:00 Uhr in Pöchlarn das Besteigen eines Ruderbootes ´4-er mit Steuermann´. Es waren fünf Personen an Bord. Der Steuermann hat nicht gerudert. Der Steuermann sitzt mit dem Blick in Fahrtrichtung des Bootes. Der Schlagmann war der Schiffsführer und saß gegenüber dem Steuermann.

Beim Einsteigen wurde sich explizit darauf verständigt, dass der Schiffsführer als erfahrenster Ruderer der Bootsbesatzung das Kommando übernimmt und mit dem Steuermann kommuniziert.

Es wurde stromaufwärts bis ca. Strom-km 2060 gerudert und danach stromabwärts bis zum Kraftwerk Melk. Das Ruderboot wurde bei der Umsetzanlage für Sportboote umgesetzt. Um ca. 13:15 Uhr wurde vom Altarm Melk wieder in die Donau gefahren.

Während der gesamten Bootsfahrt erteilte der Schiffsführer das Kommando. Er gab immer, wenn es notwendig war Anweisungen an den Steuermann und an die Ruderer. Die gleiche Formation wurde unterhalb vom Kraftwerk Melk bei der Fahrt stromabwärts beibehalten.

Der Schiffsverkehr war sehr stark in Melk. In weiterer Folge wurde am linken Flussufer stromabwärts gerudert, bis kurz vor „Kuh und Kalb“ auf Höhe Schönbühel.

Der Steuermann hat im Bereich der Engstelle einen entgegenkommenden Schubverband gesehen. Seine Absicht war, zwischen Ufer und Schubverband durchzusteuern. Als der Schiffsführer diese Absicht bemerkte, hat er sich umgedreht, die Lage gesehen und sich entschieden, nicht zwischen Ufer und Schubverband durchzufahren.

Der Schiffsführer glaubte, der Schubverband sei am Ufer mit Tauen fixiert und hielt es deshalb für zu gefährlich, zwischen Ufer und Schubverband zu fahren.

Zu diesem Zeitpunkt wurde auch schon ein überholendes Fahrgastschiff gesehen. Das Fahrgastschiff überholte bergwärts den Schubverband in der besonders engen Stelle mit sehr starker Strömung auf der Höhe von „Kuh und Kalb“.

Auf Grund der starken Wellen des Fahrgastschiffes und der Sogwirkung der Schiffe hielt es der Schiffsführer zu gefährlich, zwischen dem Schubverband und dem Fahrgastschiff durchzufahren.

Er gab das Kommando an die Ruderer das Boot zu stoppen, gegen die Strömung zu rudern und zu streichen, um das Boot vor einem weiteren Abtreiben auf Grund der Strömung in Richtung Schubverband zu bewahren. Der Schiffsführer hatte die Absicht, erst dann in Richtung Flussmitte am Schubverband vorbei zu fahren, wenn das Fahrgastschiff das Ruderboot bereits passiert hatte.

Auf Grund der starken Strömung wurde das Ruderboot dennoch in Richtung Schubverband abgetrieben. Als klar war, dass das Ruderboot bereits zu nahe am Schubverband war um das Überholen des Fahrgastschiffes abzuwarten, wurde entschieden, das Ruderboot sofort in Richtung Flussmitte zu steuern dazu wurde das Ruderboot quergestellt.

Keines der Schiffe gab akustische Warnsignale ab.

Genau in dieser Position kollidierte das Ruderboot mit dem Schubverband an der flussmittigen Vorderseite des Schubverbandes.

Wo die Anstoßstelle des Ruderbootes war, konnte nicht gesagt werden. Wichtig war, aus dem Ruderboot zu springen so wie es der Schiffsführer auch getan hat.

Das Auftauchen erfolgte an der flussmittigen Seite des Schubverbandes, an dem zum Teil mit Rudern in der Hand entlang geschwommen wurde.

Die Besatzung des Schubverbandes hielt einen Rettungsring in die Höhe, warf ihn aber nicht ins Wasser.

Unterhalb des Schubverbandes wurde gemeinsam zum linken Ufer geschwommen und aus dem Wasser geklettert. Kurz danach hat es der Steuermann ans Ufer geschafft.

Der Schiffsführer war weiterhin in der Flussmitte geschwommen und auf die Insel unterhalb von „Kuh und Kalb“ zugetrieben.

Die am Ufer befindlichen Personen haben sich aufgeteilt. Die Personen von Platz 1 und Platz 3 sind am Flussufer in Richtung Schubverband gelaufen, um sich mit der Besatzung zu verständigen und ihnen mitzuteilen, dass es eine Kollision gab. Die Besatzung hat nach dem Ruderboot Ausschau gehalten. Es wurde ihnen mitgeteilt, dass eine Person noch nicht am Ufer war.

Die anderen Personen liefen währenddessen so weit wie möglich flussabwärts, um nach dem Schiffsführer zu schauen. Sie konnten ihn jedoch bald nicht mehr sehen.“

Anmerkung SUB:

Die Person von Platz 3 wurde nicht verletzt.

Bezüglich der Verwendung einer Rettungsweste liegt keine Aussage vor.

Zitat Aussage Steuermann – Quelle Polizei (auszugsweise):

„Durch eine bekannte Person wurde die Teilnahme vermittelt. Bei der Fahrt mit dem PKW des Schiffsführers von einem Treffpunkt in Krems/Stein zur Ausgangsstelle der Sternfahrt in Pöchlarn wurden die zuvor noch unbekanntes Teilnehmer kennengelernt.

Dem Schiffsführer war vollkommen bewusst, dass der Steuermann erstmals in einem Ruderboot saß und keine Ahnung von diesem Sport hatte. Gleich am Beginn der Bootsfahrt sagte der Schiffsführer, dass der Steuermann das Ruder so zu halten hätte, dass das Boot immer gleichmäßig parallel zum Ufer liege und die Fahrt immer geradeaus - also nicht in Schlangenlinie - bewegt werden soll.

Sämtliche Maßnahmen wurden von Schiffsführer bestimmt, dabei verhielt er sich auch sehr umsichtig, obwohl er als Schlagmann mit dem Rücken zur Fahrtrichtung unmittelbar vor dem Platz des Steuermannes saß. Bald nach der Schleuse Melk – am linken Donauufer - wurde aus einer

sicheren Entfernung ein entgegenkommender Schubverband wahrgenommen. Es war sicher einige hundert Meter vor dem Schubverband.

Gleich wurde festgestellt, dass neben dem entgegenkommenden Schubverband ein Fahrgastschiff fuhr. Der Schiffsführer wurde sofort darüber informiert und um Anweisungen durch den Schiffsführer ersucht. Der Schiffsführer und auch die anderen Personen hörten zu rudern auf, drehten sich in Fahrtrichtung und sahen nun auch – ebenfalls auch noch aus sicherer Entfernung - die beiden Großschiffe. Die Frage, ob wir links vom Schubverband zwischen dem Schubverband und linkem Ufer vorbeifahren könnten, wurde vom Schiffsführer mit dem Hinweis, dass dies zu schmal wäre abgelehnt. Weil der langsam fahrende Schubverband vom Fahrgastschiff überholt wurde, entschied der Schiffsführer, dass die Fahrt durch Gegenrudern verzögert bzw. angehalten werden sollte, bis das überholende Fahrgastschiff passierte und dann die Schifffahrtsrinne wieder frei wäre. Aufgrund der starken Strömung war das Anhalten trotz heftigen Gegenruderns nicht möglich und das Ruderboot trieb auf den Schubverband zu. Es entstand dann Hektik und es wurde mangels eindeutiger bzw. zu später Anordnung des Schiffsführers keine richtige Teamarbeit bei den Ruderschlägen geleistet. Es wurde wahrgenommen, dass in Richtung rechte Seite des Schubverbandes unkoordiniert gerudert wurde, um nun doch zwischen den beiden Großschiffen durchfahren zu können.

Diese Handlung erfolgte zu spät bzw. die Ruderschläge waren unwirksam, daher kam es zur Kollision mit dem Schubverband. Nach dem Kentern des Ruderbootes wurde sofort ins Wasser gesprungen, dabei wurde der Steuermann unter den Schubverband gedrückt, um anschließend seitlich vom Schubverband wieder aufzutauchen. Danach wurde entlang des Schubverbandes talwärts geschwommen. Der Schiffsführer schwamm hinter dem Steuermann und die restliche Besatzung davor. Es hatte den Anschein, dass die Schwimmenden keine Probleme hätten. Vier Personen schwammen nach einem kurzen Abtreiben etwas unterhalb an das linke Donauufer. Beim Anschwimmen an das Ufer wurde bemerkt, dass der ursprünglich dahinter schwimmende Schiffsführer mit der Strömung geradeaus weiter schwamm. Er ist eindeutig noch geschwommen, weil sein Kopf zu sehen war. Nachdem das Ufer erreicht war, wurde talwärts zum dortigen Strand gelaufen von wo der Schiffsführer nicht mehr gesehen wurde. Später trafen die Rettungskräfte an der Unfallstelle ein.

Es wird außerdem ausdrücklich angegeben, dass alle Entscheidungen bzw. möglicherweise auch Fehlentscheidungen vom Schiffsführer selbst getroffen wurden. Dabei dürfte die gesamte Situation unterschätzt worden sein und aufgrund der langen Fahrt in der Hitze physisch und vielleicht auch psychisch in Verbindung mit seinem hohen Alter beeinträchtigt gewesen sein.“

Anmerkung SUB:

Der Steuermann wurde nicht verletzt.

Bezüglich der Verwendung einer Rettungsweste liegt keine Aussage vor.

Von einem Freund, der Ruderer beim Wasser Sportunion Wachau – Dürnstein war, wurde der Medizinstudent zu der Sternfahrt des Ruderclubs als Steuermann anstelle eines ausgefallenen Teilnehmers eingeladen.

Vom Schiffsführer wurde eine Person ohne Kenntnisse und Erfahrungen bezüglich Rudersport mit einer Kurzunterweisung als Steuermann eingesetzt.

7.2.2 Besatzung „HERZOG TASSILO“

Zitat Aussage Steuermann – Quelle Polizei (auszugsweise):

„Zum Zeitpunkt des Ereignisses befand sich der Steuermann etwa in der Mitte des 190 m langen Schubverbandes, der von Schiffsführer gesteuert wurde.

Der Schubverband war beladen und war in diesem Bereich der Donau strömungsbedingt nahe dem linken Ufer mit Motorenhöchstleistung langsam bergwärts unterwegs. Zu dieser Zeit hat ein schneller bergwärts fahrendes Fahrgastschiff den Schubverband backbordseitig überholt.

Als das talwärts fahrende bzw. entgegenkommende Ruderboot auf den Schubverband abgetrieben wurde, wurde sofort durch Zurufe bzw. durch Handzeichen der am Steuer des Schubverbandes befindlichen Schiffsführer in Kenntnis gesetzt. Der Schiffsführer hat sofort die Motorleistung gedrosselt und den Schubverband in der Strömung ohne Vortrieb am gleichen Standort gehalten.

Es wurde dann sofort zur linken Seite des Frachtschiffes gelaufen und gesehen, dass das Ruderboot nach einer offensichtlichen Kollision mit der linken Bugseite des Schubverbandes gekentert und die 5-köpfige Ruderbootbesatzung in das Wasser gefallen war. Alle fünf Personen waren gleich darauf hintereinander der linken Frachtschiffsseite entlang mit der Strömung zu Tal geschwommen. Während des Vorbeischwimmens der ersten Person wurde beabsichtigt einen Rettungsring zuzuwerfen, diese Person hat sinngemäß gerufen, dass sie keinen Rettungsring benötige. Auch die zweite schwimmende Person habe eindeutige Handzeichen gegeben, dass sie auch keinen Rettungsring braucht.“

Weil alle schwimmenden Personen unverletzt wirkten, wurde auch keinen Rettungsring zugeworfen. Vier der fünf Personen waren bald darauf unterhalb des Hecks des Schubverbandes zum linken Ufer geschwommen. Nur die letzte schwimmende Person war mit der Strömungsrichtung geradeaus weitergeschwommen.“

Anmerkung SUB:

Bei Personen über Bord muss in allen Fällen ein Rettungsring geworfen werden, auch wenn alles in Ordnung ist.

Zitat Aussage Schiffsführer – Quelle Polizei (auszugsweise):

„Der Schubverband, beladen mit Sonnenblumenkernen wurde bergwärts gesteuert. Aufgrund der starken Gegenströmung und der enormen Ladung sei er ganz rechts - also nur drei bis vier Meter vom Ufer entfernt - gefahren. Trotz höchster Motorleistung konnte nur ein Vorschub von 0,5 km/h erreicht werden. Etwa bei der Donauengstelle habe ein Fahrgastschiff den Schubverband ganz normal überholt.

Vom Steuermann, der sich etwa in Schiffsmitte aufhielt, wurde darauf aufmerksam gemacht, dass ein entgegenkommendes Ruderboot auf den Schubverband zutriebe. Der Schiffsführer hat sofort die Motorleistung zurück genommen, um den Schubverband auf gleicher Höhe zu halten.

Die fünf Personen der Besatzung des gekenterten Ruderbootes, im Bereich des Buges des Schubverbandes, wurden anschließend talwärts und gleich hinter dem Schiff Richtung Ufer schwimmen gesehen. Da die fünf Personen unverletzt wirkten, ist der Schiffsführer davon ausgegangen, dass diese fünf Personen viel Glück hatten.

Gleich nach dem Vorfall wurde vom überholenden Fahrgastschiff einen Notruf „MAYDAY!“ abgesetzt.

Das Ruderboot war falsch gefahren worden. Das Ruderboot sei durch das eigene Fehlverhalten der Ruderbootbesatzung und der unterschätzten starken Strömung auf das bereits lavierende (stehende) Schubschiff vorne links angestoßen. Zwischen dem Schubverband und dem überholenden Fahrgastschiff sei außerdem genug Platz zur Durchfahrt des Ruderbootes gewesen. Es sei eindeutig von der Ruderbootbesatzung falsch reagiert worden.“

Anmerkung SUB:

Der Schiffsführer der „HERZOG TASSILO“ hat beim Ausguck das Herannahen eines Ruderbootes nicht bemerkt, um ein Schallzeichen zur Kollisionsverhinderung abzugeben.

7.2.3 Besatzung „SERENADE 2“

Zitat Aussage Lotsen-Kapitän – Quelle Polizei (auszugsweise):

Das Passagierschiff wurde zum betreffenden Zeitpunkt von dem in Ausbildung für die Donau befindlichen Schiffsführer unter Beaufsichtigung gesteuert.

Während des Überholens des ganz rechts bergwärts fahrenden Schubverbandes – also auf Höhe des Schubverbandes - wurde ein am linken Ufer talwärts entgegenkommendes Ruderboot wahrgenommen. Dabei war aufgefallen, dass die fünfköpfige Ruderbootbesatzung die Situation augenscheinlich nicht ernst genug genommen hatte, weil sie nicht gleich auf den Bereich zwischen den beiden Großschiffen zu ruderte und immer mehr auf den Schubverband abgetrieben wurde. Der Schiffsführer hat die Fahrgeschwindigkeit durch Rücknahme der Motorleistung gedrosselt und gleich weiter nach links zur roten Fahrwasserbegrenzung zugesteuert. Damit schaffte das Fahrgastschiff dem Ruderboot noch mehr Platz für die Durchfahrt. Von der rechten Seite des

Oberdecks wurde versucht, die Ruderbootbesatzung durch Piffe auf die drohende Gefahr einer Kollision mit dem Schubverband aufmerksam zu machen. Trotz augenscheinlich zu spät erfolgter Ruderschläge, um in den Bereich zwischen die Großschiffe zu kommen, trieb das Ruderboot gegen die linke Bugseite des Schubverbandes und kenterte. Alle fünf Personen der Ruderbootbesatzung stürzten ins Wasser, tauchten aber gleich wieder auf und schwammen dann zwischen den beiden Schiffen talwärts. Es bestand die Meinung, dass alle Personen Glück gehabt hätten und hinter dem Schubverband ans Ufer geschwommen wären. Trotzdem wurde die Absetzung eines Notrufes per Funk veranlasst.

Die Ruderbootbesatzung habe offensichtlich die starke Strömung bzw. die Gesamtsituation unterschätzt und die Kollision selbst verschuldet.

Zitat Aussage Schiffsführer in „Ausbildung Bereich Donau“– Quelle Polizei (auszugsweise):

Der Dienst als Schiffsführer des Passagierschiffes „SERENADE 2“ erfolgte unter der Beaufsichtigung des Lotsen-Kapitäns und diente der Ausbildung für die Donau (Kapitänspatent für den Rhein vorhanden).

Gleich nach dem Wahrnehmen des dem Schubverband entgegenkommenden Ruderbootes wurde zur Verminderung von Wellen die Motorleistungen zurückgenommen dadurch die Geschwindigkeit reduziert und gleichzeitig das Fahrgastschiff nach links zur linken roten Boje gesteuert, um dem Ruderboot zur Durchfahrt zwischen den beiden Großschiffen noch mehr Platz zu geben. Die Ruderbootbesatzung hatte augenscheinlich die Gefahr unterschätzt und das Ruderboot trieb dem Schubverband zu. Nach dem Kentern des Ruderbootes wirkten alle fünf Personen gesund und schwammen talwärts. Dabei wurde der Eindruck gewonnen, dass glücklicherweise nichts Ärgeres geschah. Trotzdem sei der Notruf "MAYDAY" abgesetzt worden. Später wurde bekannt, dass eine Person, die nach dem Unfall noch geschwommen war, vermisst wurde.

7.3 Regelwerke

7.3.1 Bestimmungen für die Navigation und dazu erforderliche Ausrüstung

Zitat SchFG (auszugsweise):

§ 7. Allgemeine Sorgfaltspflicht

(1) Schiffsführer haben alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, welche die Rücksicht auf die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen sowie die berufliche Übung gebieten, um folgendes zu vermeiden:

1. die Gefährdung von Menschenleben;
2. die Beschädigung von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern, Ufern, Regulierungsbauwerken und Anlagen jeder Art im Gewässer oder am Ufer;
3. Behinderungen der Schifffahrt oder der Berufsfischerei;

4. das Zufügen von Schäden an Besatzungsmitgliedern und anderen an Bord des Fahrzeugs, Verbandes oder Schwimmkörpers befindlichen Personen, an Hafen- oder Kaianlagen und der Umwelt;

5. Verunreinigungen der Gewässer.

§ 8. Verhalten unter besonderen Umständen

Zur Abwendung einer unmittelbar drohenden Gefahr müssen die Schiffsführer unter Bedachtnahme auf die Sicherheit von Personen alle Maßnahmen treffen, die die Umstände gebieten, auch wenn sie dadurch gezwungen sind, von den auf Grund dieses Teiles erlassenen Verordnungen abzuweichen.

Zitat WVO (auszugsweise):

§ 1.01 Begriffsbestimmungen

Lit. a) Arten von Fahrzeugen

Z 10. „Kleinfahrzeug“: ein Fahrzeug, dessen Schiffskörper (ohne Anhänge wie Ruder oder Bugspriet) eine Länge von weniger als 20 m aufweist,

§ 1.02 Schiffsführer

Z 1. Jedes Fahrzeug sowie jeder Schwimmkörper, ausgenommen die geschobenen Fahrzeuge eines Schubverbandes, muss unter der Führung einer Person mit entsprechender Qualifikation stehen. Diese Person wird als „Schiffsführer“ bezeichnet.

Z 3. Der Schiffsführer muss während der Fahrt an Bord sein; auf schwimmenden Geräten muss der Schiffsführer auch ständig während des Betriebes an Bord sein.

Z 4. Der Schiffsführer ist für die Einhaltung dieser Verordnung auf dem von ihm geführten Fahrzeug, Verband oder Schwimmkörper verantwortlich. In einem Schleppverband haben die Schiffsführer der geschleppten Fahrzeuge die Anweisungen des Schiffsführers des Verbandes zu befolgen; sie haben jedoch auch ohne solche Anweisungen alle Maßnahmen zu treffen, die für die sichere Führung ihrer Fahrzeuge durch die Umstände geboten sind. Das Gleiche gilt für die Schiffsführer von Fahrzeugen in einem Koppelverband, die nicht zugleich Schiffsführer des Verbandes sind.

Z 5. Jede schwimmende Anlage muss unter der Führung einer geeigneten Person stehen. Diese Person ist für die Einhaltung dieser Verordnung auf der schwimmenden Anlage verantwortlich.

Z 6. Der Schiffsführer darf sich beim Führen des Fahrzeugs nicht in einem Zustand der Ermüdung oder in einem Rauschzustand befinden.

Z 8. In Österreich ist, soweit im 7. Teil des Schifffahrtsgesetzes für die Führung von Fahrzeugen Befähigungsausweise nicht vorgeschrieben sind, die Vollendung des 16. Lebensjahres

Voraussetzung für die Führung von Fahrzeugen. Dies gilt nicht für Personen, die nachweislich an behördlich bewilligten Wassersportveranstaltungen einschließlich Proben und Übungen teilnehmen oder unter geeigneter Aufsicht stehen.

§ 1.05 Verhalten unter besonderen Umständen

Zur Abwehr einer unmittelbar drohenden Gefahr müssen die Schiffsführer alle den Umständen nach gebotenen Maßnahmen treffen, auch wenn sie dadurch gezwungen sind, von dieser Verordnung abzuweichen.

§ 1.09 Besetzung des Ruders

Z 1. **Auf** jedem in Fahrt befindlichen Fahrzeug muss das Ruder mit einer hierfür **qualifizierten Person** im Alter von mindestens 16 Jahren besetzt sein.

§ 1.16 Rettung und Hilfeleistung

Z 1. Der Schiffsführer muss bei Unfällen, die Personen an Bord gefährden, alle verfügbaren Mittel zu ihrer Rettung einsetzen.

Z 2. Wenn bei einem Unfall eines Fahrzeugs oder Schwimmkörpers Personen in Gefahr sind oder eine Sperrung des Fahrwassers droht, ist der Schiffsführer jedes in der Nähe befindlichen Fahrzeugs verpflichtet, unverzüglich Hilfe zu leisten, soweit dies mit der Sicherheit des von ihm geführten Fahrzeugs vereinbar ist.

§ 6.02 Kleinfahrzeuge: allgemeine Vorschriften

Z 1. In diesem Kapitel bedeutet der Begriff „Kleinfahrzeuge“ einzeln fahrende Kleinfahrzeuge sowie Verbände, die ausschließlich aus Kleinfahrzeugen bestehen.

Z 2. **Sofern Bestimmungen dieses Kapitels vorsehen, dass eine Fahrregel nicht für Kleinfahrzeuge gegenüber anderen Fahrzeugen gilt, müssen diese Kleinfahrzeuge allen anderen Fahrzeugen, einschließlich schneller Schiffe, den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen. Sie können nicht verlangen, dass diese ihnen ausweichen.**

§ 6.03 Allgemeine Grundsätze

Z 1. Das Begegnen oder Überholen ist nur gestattet, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt.

Z 4. Wenn der Schiffsführer die Gefahr einer Kollision erkennt, muss er „eine Folge sehr kurzer Töne“ geben.

Anmerkung SUB:

Der Schiffsführer der „HERZOG TASSILO“ hat beim Ausguck das Herannahen eines Ruderbootes nicht bemerkt, um ein Schallzeichen zur Kollisionsverhinderung abzugeben. Die „SERENADE 2“ war nicht verpflichtet, ein Schallzeichen abzugeben.

§ 6.03a Kreuzen

Z 1. Kreuzen sich die Kurse zweier Fahrzeuge so, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss das Fahrzeug, das das andere Fahrzeug an Steuerbord hat, diesem ausweichen und, wenn es die Umstände erlauben, ein Kreuzen des Kurses vor diesem Fahrzeug vermeiden. Jedoch muss das Fahrzeug, das den Fahrwasserrand an seiner Steuerbordseite hat und diesem folgt, den Kurs beibehalten. **Dies gilt nicht für Kleinfahrzeuge gegenüber anderen Fahrzeugen, die nicht Kleinfahrzeuge sind.**

Jedoch muss ein Fahrzeug, das den Fahrwasserrand an seiner Steuerbordseite hat und diesem folgt, seinen Kurs beibehalten; dies gilt nicht für Kleinfahrzeuge gegenüber anderen Fahrzeugen.

§ 6.04 Begegnen: Grundregeln

Z 1. Begegnen zwei Fahrzeuge einander so, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss jedes Fahrzeug nach Steuerbord ausweichen, damit sie einander an der Backbordseite passieren. Dies gilt nicht für Kleinfahrzeuge gegenüber Fahrzeugen, die nicht Kleinfahrzeuge sind.

Z 2. Beim Begegnen müssen die Bergfahrer unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs den Talfahrern einen geeigneten Weg frei lassen.

Z 3. Bergfahrer, die Talfahrer an Backbord vorbeifahren lassen, geben kein Zeichen.

Z 5. Muss angenommen werden, dass die Absicht der Bergfahrer von den Talfahrern nicht verstanden worden ist, müssen die Bergfahrer folgende Zeichen geben:

- „einen kurzen Ton“, wenn die Vorbeifahrt an Backbord stattfinden soll, oder

- „zwei kurze Töne“, wenn die Vorbeifahrt an Steuerbord stattfinden soll.

Z 6. Unbeschadet der Bestimmungen des § 6.05 müssen die Talfahrer den Weg nehmen, den ihnen die Bergfahrer nach den vorstehenden Bestimmungen weisen; sie müssen die Sichtzeichen nach Z 4 und die Schallzeichen nach Z 5 erwidern, die die Bergfahrer an sie gerichtet haben.

Z 7. **Die Z 1 bis 6 gelten nicht für Kleinfahrzeuge gegenüber Fahrzeugen, die nicht Kleinfahrzeuge sind, und nicht für das Begegnen von Kleinfahrzeugen untereinander.**

§ 6.05 Begegnen: Ausnahmen von den Grundregeln

7. Die Z 1 bis 6 gelten **nicht für Kleinfahrzeuge gegenüber Fahrzeugen, die nicht Kleinfahrzeuge sind**, und nicht für das Begegnen von Kleinfahrzeugen untereinander.

§ 6.07 Begegnen im engen Fahrwasser

1. Um ein Begegnen auf Strecken oder an Stellen, an denen das Fahrwasser offensichtlich nicht hinreichend breit für das Begegnen ist (Fahrwasserengen), möglichst zu vermeiden, gilt:

a) Fahrzeuge müssen die Fahrwasserengen in möglichst kurzer Zeit durchfahren;

b) bei beschränkten Sichtverhältnissen müssen Fahrzeuge, bevor sie in eine Fahrwasserenge hineinfahren, „einen langen Ton“ geben; sie müssen erforderlichenfalls, besonders wenn die Enge lang ist, das Schallzeichen während der Durchfahrt wiederholen;

c) auf Wasserstraßen, für die die Richtungen „zu Tal“ und „zu Berg“ bestimmt sind (z. B. im Donaauraum):

i) zu Berg fahrende Fahrzeuge oder Verbände, die feststellen, dass ein zu Tal fahrendes Fahrzeug oder Verband im Begriff ist, in eine Fahrwasserenge einzufahren, müssen unterhalb der Enge anhalten, bis der Talfahrer sie durchfahren hat;

ii) wenn ein zu Berg fahrendes Fahrzeug oder ein Verband bereits in eine Fahrwasserenge eingefahren ist, müssen zu Tal fahrende Fahrzeuge oder Verbände soweit möglich, oberhalb der Enge verbleiben, bis der Bergfahrer sie durchfahren hat;

d) auf Wasserstraßen, für die die Richtungen „zu Tal“ und „zu Berg“ nicht bestimmt sind:

i) die Fahrzeuge, die kein Hindernis an Steuerbord haben sowie diejenigen, die, wenn sich die Fahrwasserenge in einer Krümmung befindet, die Außenseite der Krümmung an Steuerbord haben, müssen ihre Fahrt fortsetzen und die anderen Fahrzeuge müssen warten, bis die ersteren die Fahrwasserenge durchfahren haben; **dies gilt jedoch nicht für das Begegnen zwischen Kleinfahrzeugen und Fahrzeugen, die nicht Kleinfahrzeuge sind**;

2. Ist das Begegnen in einer Fahrwasserenge unvermeidlich, müssen die Fahrzeuge alle erforderlichen Maßnahmen treffen, damit das Begegnen an einer Stelle und unter Umständen stattfindet, die eine möglichst geringe Gefahr darstellen.

§ 6.09 Überholen: Allgemeine Bestimmungen

1. Das Überholen ist nur gestattet, nachdem sich der Überholende vergewissert hat, dass dieses Manöver ohne Gefahr ausgeführt werden kann.

2. Der Vorfahrende muss das Überholen, soweit dies notwendig und möglich ist, erleichtern. Er muss erforderlichenfalls seine Geschwindigkeit vermindern, damit das Überholmanöver gefahrlos

und so schnell ausgeführt werden kann, dass der übrige Verkehr nicht behindert wird. Dies gilt nicht, wenn ein Kleinfahrzeug ein Fahrzeug überholt, das nicht Kleinfahrzeug ist.

§ 6.10 Überholen

1. Grundsätzlich muss das überholende Fahrzeug an der Backbordseite des überholten Fahrzeugs vorbeifahren. Sofern keine Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, darf das überholende Fahrzeug auch an der Steuerbordseite des Vorfahrenden überholen. Wenn das Überholen möglich ist, ohne dass der Vorfahrende seinen Kurs oder seine Geschwindigkeit ändern muss, gibt der Überholende kein Schallzeichen.

3. Wenn der Vorfahrende dem Verlangen des Überholenden nachkommen kann, muss er dem Überholenden an der gewünschten Seite genügend Raum lassen, indem er erforderlichenfalls nach der anderen Seite ausweicht, und folgende Schallzeichen geben:

a) „einen kurzen Ton“, wenn das Überholen an Backbord stattfinden soll

b) „zwei kurze Töne“, wenn das Überholen an Steuerbord stattfinden soll.

8. Die Z 2 bis 6 gelten nicht für Kleinfahrzeuge gegenüber Fahrzeugen, die nicht Kleinfahrzeuge sind, und nicht für das Überholen von Kleinfahrzeugen untereinander.

§ 6.19 Treibenlassen

1. Das Treibenlassen ist ohne Genehmigung der zuständigen Behörde verboten.

2. Fahrzeuge, die sich Bug zu Berg mit im Vorwärtsgang laufender Antriebsmaschine zu Tal bewegen, gelten nicht als treibende Fahrzeuge, sondern als Bergfahrer.

Schallzeichen, Sprechfunk, Navigationsanlagen

§ 14.01 Inland AIS

1. Fahrzeuge, die

a) die Wasserstraße Donau im Bereich zwischen Strom-km 1880,200 und Strom-km 2199,300,

b) die Wasserstraßen Traun und Enns oder den Wiener Donaukanal befahren,

müssen mit einem Inland AIS Transponder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 415/2007 zu den technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme, ABl. Nr. L 105 vom 23.04.2007 S. 35 idgF, nach Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschiffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 255 vom 30.09.2005 S. 152, ausgerüstet sein. Die Geräte müssen den fernmelderechtlichen Bestimmungen entsprechen.

2. Von der Verpflichtung gemäß Z 1 sind folgende Fahrzeuge ausgenommen:

- a) geschobene Fahrzeuge eines Schubverbandes;
- b) beigegekoppelte Fahrzeuge eines Koppelverbandes;
- c) nicht frei fahrende Fähren;
- d) Kleinfahrzeuge**

Zitat „INFORMATIONSBLETT DES bmvit RUDER- UND PADDELSPORT IN ÖSTERREICH - RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN – ausgenommen gewerbsmäßiger Betrieb“ (auszugsweise):

Gewässerbenützung:

- sowohl Wasserrecht als auch Schifffahrtsrecht gestatten in Österreich jedem (unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen) die Benützung der öffentlichen Gewässer

Kennzeichnung:

- Name des Fahrzeugs: an der Außenseite des Fahrzeugs entweder auf beiden Seiten oder am Heck, mindestens 8 cm hoch, dunkel auf hell oder hell auf dunkel
- Name und Anschrift des Eigentümers: an gut sichtbarer Stelle an der Innen- oder Außenseite des Fahrzeugs

Schiffszulassung:

- für Ruderfahrzeuge mit einer Länge bis 20 m ist keine Zulassung erforderlich
- auch ohne Zulassung: Fahrtauglichkeit muss gegeben sein („Jedes Fahrzeug muss in seinen Abmessungen, seiner Bauart, Festigkeit, Schwimmfähigkeit, Stabilität und Manövrierfähigkeit, seiner Einrichtung und Ausrüstung, der Konstruktion und Leistung seiner Antriebsmaschinen sowie der sonstigen mechanischen und elektrischen Anlagen so beschaffen und ausgestattet sein und sich in einem solchen Erhaltungszustand befinden, dass es im Hinblick auf den beabsichtigten Verwendungszweck und unter Berücksichtigung der Eigenart, der Verkehrsverhältnisse und der sonstigen Benützung des zu befahrenden Gewässers betriebs- und verkehrssicher ist“)

Schiffsführer:

- für Ruderfahrzeuge bis 20 m Länge ist kein Befähigungsausweis notwendig (ausgenommen Rafts und gewerbsmäßige Schifffahrt)
- trotzdem: Schiffsführer muss
 - geistig und körperlich geeignet sein (dazu gehört auch die Vermeidung von Beeinträchtigung durch Alkohol (max. 0,5 ‰), Suchtmittel, Medikamente, Übermüdung etc.)
 - dem Gewässer und dem Fahrzeug entsprechende nautische Kenntnisse (Beherrschung des Fahrzeugs) und Kenntnisse der Verkehrsvorschriften haben
- Mindestalter für die selbständige Führung eines Ruderfahrzeugs: 12 Jahre (Wasserstraßen: 16 Jahre)
- Aufgaben des Schiffsführers (unter anderem):
 - Besatzung einteilen und anweisen
 - Ausrüstung überprüfen (Vollständigkeit, Funktionsfähigkeit)
 - Information über Fahrtgebiet, Besonderheiten, aktuelle Warnungen etc. (z. B. Sturmwarnung (Standort, Funktionsweise), Pegelstand, Wetter; Donau: Nachrichten für die Binnenschifffahrt – <http://nts.doris.bmvit.gv.at/>)
 - Sicherheitsmaßnahmen
 - Schwimmwesten tragen – es wird dringend empfohlen, Schwimmwesten (zumindest entsprechend EN ISO 12 402 Teil 5 – Schwimmhilfen, „Personal Flotation Device“ – PFD) ständig zu tragen, dies gilt insbesondere für Fließgewässer
 - Beurteilung der Eignung des Fahrzeugs für das Gewässer – z. B. haben „Badeschlauchboote“ auf Fließgewässern nichts verloren

Allgemeine Sorgfaltspflicht:

Schiffsführer haben alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, welche die Rücksicht auf die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen sowie die berufliche Übung gebieten, um Folgendes zu vermeiden:

1. Gefährdungen von Menschen;
2. Beschädigungen von anderen Fahrzeugen oder Schwimmkörpern, von Ufern, Bauten oder Anlagen jeder Art im Gewässer oder am Ufer;
3. Behinderungen der Schifffahrt oder der Berufsfischerei;
4. Verunreinigungen der Gewässer.

Wichtige Verkehrsregeln:

- **Ruderfahrzeuge sind Kleinfahrzeuge und müssen allen „großen“ Fahrzeugen (L > 20 m, Fahrgastschiffe unabhängig von der Länge) den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Platz lassen**
- Sportfahrzeuge, die keine Motorfahrzeuge sind, im Schleusenbereich:
 - Umsetzanlage benützen
 - Einfahrt in den Vorhafen verboten (Ausnahme: genehmigte Sonderschleusung)
- Fahrt bei schlechten Sichtverhältnissen: Fahrwasser unverzüglich frei machen
- Donau: Fahrt für Sportfahrzeuge ab „Höchster Schifffahrtswasserstand“ verboten

Empfehlungen für eine sichere Fahrt auf Wasserstraßen:

- vor der Abfahrt die Nachrichten für die Binnenschifffahrt abrufen (<http://nts.doris.bmvit.gv.at/>)
- vorausschauend fahren, großen Schiffen weiträumig und rechtzeitig ausweichen
- Talfahrt nicht außer Acht lassen – häufig umdrehen und rückwärts schauen
- bei Baggerstellen: rechtzeitig auf die Seite der freien Durchfahrt wechseln, größtmöglicher Abstand vom Baggerschiff – nie auf Baggerschiffe zutreiben lassen!!
- vorzugsweise Innenkurven (Gleitufer) wählen – die Großschifffahrt sucht eher die tieferen Bereiche entlang des Prallufers
- Fahrrinne immer auf dem schnellsten Weg queren (und nur, wenn unbedingt notwendig)
- Fernglas mitnehmen – Erkennung von Schifffahrtszeichen etc. auf größere Distanz

Anmerkung SUB:

Bezüglich Rettungswesten liegt der nachstehende Informationsfolder im bmvit auf:

Zitat „INFORMATIONSFOLDER DES bmvit SICHERHEIT BEIM WASSERSPORT – PERSÖNLICHE AUFTRIEBSMITTEL“ (auszugsweise):

Wer sollte wann welche Schwimm- oder Rettungsweste Verwenden?

Grundsätzlich ist beim Wassersport das Tragen von Schwimm- oder Rettungswesten immer zu empfehlen.

Auf jeden Fall sollen persönliche Auftriebsmittel unter folgenden Bedingungen verwendet werden:

- Fließgewässer generell
- Wassertemperatur unter 15 °C
- Großer Temperaturunterschied zwischen Luft und Wasser
- Solofahrten

Für Nichtschwimmer und Kinder sollten immer Rettungswesten verwendet werden.

Automatisch aufblasbare Rettungswesten sind für Sportarten, bei denen mit häufigem Wasserkontakt zu rechnen ist (z. B. Paddeln, Jollensegeln und Wildwasser), nicht geeignet.

7.4 Autopsiebericht

Am 30. Juli 2014, um 09.45 Uhr wurde die Leiche des ursprünglich vermissten Schiffsführers von der Besatzung der MGS „HEILBRONN“ auf der Donau bei Hollenburg, Strom-km 1992,400, Magistratsbereich Krems, treibend wahrgenommen und in der Folge von Bediensteten der SFA Krems mit Unterstützung von Beamten der PI Mautern geborgen und durch einen Mediziner der Tod festgestellt. Bei der Totenbeschau durch den Amtsarzt wurden an der Leiche keine offensichtlich durch Fremdeinwirkung entstandenen Verletzungen festgestellt. Als Todesursache wurde „Ertrinken nach Bootsunfall“ im Totenbeschaubefund angegeben.

Anmerkung SUB:

Den der SUB vorliegenden Bildern vom Leichenfund war nicht zu entnehmen, dass der getötete Schiffsführer eine Rettungsweste trug.

8 Faktor „Mensch“

Die Unfallstelle „Kuh und Kalb“ ist örtlich bedingt (Biegung, Fahrwasserverengung sowie erhöhte Strömungsgeschwindigkeit) ein nicht einfacher Strombereich der Donau und somit mit Vorsicht zu passieren.

Bei einem Lokalaugenschein war ersichtlich, dass bei einer Talfahrt am linken Donauufer keine komplette Einsicht in die Engstelle gegeben war und daher eine entsprechende Beurteilung nur schwer möglich war.

Hier wäre es sinnvoll, wenn Sportboote stromabwärts nur das rechte Donauufer benutzen würden um gegebenen Falls einen besseren Überblick über die Situation im Bereich „Kuh und Kalb“ zu erhalten und dadurch mehr Zeit und bessere Möglichkeiten vorfinden, um der Berufsschiffahrt auszuweichen.



Abbildung 10: Blick bei der Talfahrt vor der Unfallstelle (Quelle SUB)



Abbildung 11: Blick bei der Bergfahrt aus der Nähe der Unfallstelle (Quelle SUB)



Abbildung 12: Engstelle bei „Kuh und Kalb“ stromaufwärts gesehen (Quelle SUB)

Der Steuermann der „CHRISTIANE“, der keine Kenntnisse vom Rudern und Steuern des Bootes besaß, war auf eindeutige Anweisungen durch den Schiffsführer angewiesen.

9 Safety Management System

Bezüglich eines SMS liegen der SUB keine Unterlagen vor.

10 Schlussfolgerungen

Anhand der Auswertung des DoRIS Informationssystems wurde festgestellt, dass die Berufsschiffahrt die vorhandene Situation richtig eingeschätzt hat und auch richtig gehandelt wurde, zumal der Überholvorgang in kürzester Zeit durchgeführt wurde.

Die Daten zur Position und zum Erkennen der „CHRISTIANE“ waren im DoRIS-Informationssystem nicht enthalten, da eine Ausrüstung für das Sportboot mit einem Inland-AIS nicht vorgeschrieben war.

Die „CHRISTIANE“ musste als Kleinfahrzeug allen anderen Fahrzeugen („Großschiffahrt“) den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen. Sie kann nicht verlangen, dass diese ihr ausweichen (§ 6.02 WVO).

Die Unfallstelle „Kalb und Kuh“ ist örtlich bedingt (Biegung, Fahrwasserverengung sowie erhöhte Strömungsgeschwindigkeit) ein nicht einfacher Strombereich der Donau und somit mit Vorsicht zu passieren.

Die „HERZOG TASSILO“ fuhr in der Nähe des linken Ufers stromaufwärts.

Die „SERENADE 2“ fuhr beim Überholen in einem Abstand von ca. 40 m von der „HERZOG TASSILO“. Die „CHRISTIANE“ hätte dadurch ausreichend Platz zur Durchfahrt zwischen der „SERENADE 2“ und der „HERZOG TASSILO“ gehabt. Die Großschiffahrt hat sich regelwerkskonform verhalten.

Der Steuermann der „CHRISTIANE“, der keine Kenntnisse vom Rudern und Steuern des Bootes besaß, war auf eindeutige Anweisungen durch den Schiffsführer angewiesen.

Von der „CHRISTIANE“ wurde die Möglichkeit zur Passage zwischen den beiden Großschiffen zu spät wahrgenommen und es erfolgte die Kollision zwischen der „CHRISTIANE“ und der „HERZOG TASSILO“. Von den Personen auf der „CHRISTIANE“ wurden anscheinend keine Rettungswesten getragen. Vier Personen von der „CHRISTIANE“ konnten sich schwimmend an das linke Ufer unterhalb der „HERZOG TASSILO“ retten und blieben unverletzt. Der Schiffsführer wurde abgetrieben, der Leichnam wurde erst Tage später geborgen.

11 Maßnahmen

Der SUB sind keine Maßnahmen bekannt.

12 Sonstiges (nicht unfallkausal)

Die SUB erhielt Kenntnis vom Vorfall durch Berichte in den Medien, es erfolgte keine fernmündliche Meldung durch die SFA Krems.

Die Übergabe der schriftlichen, **unvollständigen** Havariemeldung an die SUB erfolgte am zehnten Tag nach dem Ereignis in Krems an der Donau.

Vorfälle die „Aufsehen erregend“ sind, bzw. schwere Unfälle gemäß § 5 Abs. 7 UUG 2005 sollten unverzüglich fernmündlich an den bereitschaftshabenden Untersuchungsbeauftragten der SUB gemeldet werden (Anpassung der Regelwerke zur Meldung von Havarien gemäß § 31, Abs. 3a SchFG).

13 Ursache

Nichtbeachtung der Ausweichpflicht des Kleinfahrzeuges gegenüber einem Fahrzeug der „Großschifffahrt“.

14 Berücksichtigte Stellungnahmen

Keine Stellungnahmen eingelangt

15 Sicherheitsempfehlungen

15.1 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005

Es wurden durch die SUB keine dringenden Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen.

15.2 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005

Laufende Nummer	Sicherheitsempfehlung (unfallkausal)	ergeht an	betrifft
15.2.1	<p>Überprüfung, ob Kleinfahrzeuge sich ab der „Straßenbrücke Melk“ Strom-km 2034,500 immer stromabwärts entsprechend der Rechtsfahrordnung der Großschifffahrt am rechten Donauufer zu halten haben.</p> <p>Anmerkung SUB: Bei der Talfahrt am rechten Donauufer können Kleinfahrzeuge einen besseren Überblick über die Situation im Bereich „Kuh und Kalb“ erhalten und dadurch mehr Zeit und auch bessere Möglichkeiten vorfinden, um der Berufsschifffahrt auszuweichen.</p> <p>Dies kann durch eine Tafel kundgemacht werden, die beim Einbringen von Booten im Bereich der Sportbootumsetzungsanlage stromabwärts der Schleuse Melk am Anleger für Kleinfahrzeuge montiert werden kann bzw. in anderen Hinweisen über das Befahren der Donau kundgemacht werden kann.</p>	bmvit	viadonau

Wien, 16. Dezember 2015



Bundesanstalt für Verkehr

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Der gegenständliche Untersuchungsbericht gemäß § 15 UUG 2005 wurde vom Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Abschluss des Stellungnahmeverfahrens gemäß § 14 UUG 2005 genehmigt.

Beilagen: keine