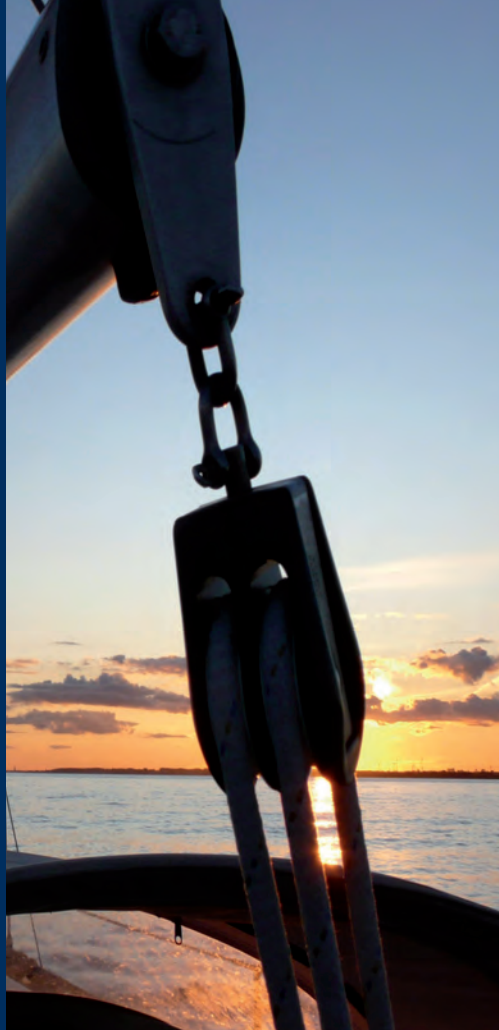


# Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Club-Magazin 2/2017

# Leinen los!



www.bdssegeln.de



Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.



## WEHRING & WOLFES

Wehring & Wolfes GmbH  
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

Kurze Mühren 6  
D-20095 Hamburg

Telefon +49(0)40-87 97 96 95  
Telefax +49(0)40-87 97 96 91

www.wehring-wolfes.de  
info@wehring-wolfes.de

## KYCD - Partner

FREIZEITSPORTCLUB

**DYNAMO**  
*Windrad*  
KASSEL  
WASSERSPORT

Segel- +  
Motorboot-  
ausbildung,  
Funkzeugnisse,  
Weiterbildung

Rothenditmolder Str. 4, 34121 Kassel  
Tel.: 0561-2889363, Fax: 0561-705 47 92  
www.dynamo-segeln.de



MARINA WIEK/RÜGEN  
54° 37, 128° N / 013° 17, 232° E

Sicher vor Anker gehen

Am Hafen, 18556 Wiek  
Tel.: 038391 - 76 97 22, Fax: 76 97 23  
www.marinawiek-ruegen.de

## PROYACHT

THE YACHTING COMPANY

### Praxiserprobtes Zubehör

**LED-Handfackel rot**  
**Antifouling mit Ultraschall**  
**Sturmfock um die Rollgenua**

Tel.: 040-819 56 571 • www.proyacht.de

NEUE Segel, Yachtpersenninge,  
-bezüge und -planen, Bootspolster,  
Masten, Reffsysteme,  
Decksbeschläge, Reparaturen,  
Modifikationen, Textilreinigung



Elvstrøm Sailpoint

Becker Segel | Mehlsbydiek 42 | 24376 Kappeln | Tel. 04642-92 54 00  
Fax 04642-925 40 25 | E-Mail info@b-segeln.de | www.b-segeln.de

## b'segeln

Becker | Segelmacher in Kappeln 04642-925400



Inhalt

Editorial	Seite 4
Bericht über die Mitgliederversammlung 2017	Seite 5
Beitragsordnung des KYCD	Seite 9
Die Mitgliederentwicklung	Seite 11
Jugendförderung	Seite 12
KYCD-Workshop: Vom Cockpit auf die Brücke	Seite 13
Törnberatung 2017	Seite 14
KA und KYCD vereinbaren Kooperation	Seite 16
Interessenvertretung „Blaues Band“ + „Wassertourismuskonzept“	Seite 17
Wetter- und Warnfunk	Seite 22
Reviere: Das „Gesamtkonzept Elbe“	Seite 23
Workshop zu Sicherheit und Törnplanung	Seite 29
Sicherheitsseminar des KYCD in Neustadt	Seite 30
Anmeldung zur Mitgliedschaft	Seite 31
Buchtipp: Portbook & Island Guide	Seite 32
Impressum	Seite 32
Der KYCD-Shop	Seite 33
Foto Titelseite: Ostseeabend, Brigitte Clasen	





---

## Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

nach der Mitgliederversammlung 2017 informieren wir Sie in dieser Ausgabe des Club-Magazins über deren Verlauf. Wenn auch nur in knapper Form, so sollen doch alle Mitglieder erfahren, worüber diskutiert wurde. Das vorweg: der neue Vorstand des Clubs ist fast der alte. Neu hinzugekommen ist Kai Köckeritz, wiedergewählt wurden die drei Vorsitzenden. Auch für die Kontrolle der Finanzen hat sich ein starkes Team gebildet. In der nächsten Wahlperiode wird der KYCD vier Kassenprüfer haben.

Einen breiten Raum nimmt die Entwicklung unserer Reviere ein. Im Januar und Februar wurden zwei strategische Konzepte verabschiedet, deren Auswirkungen nicht nur in den nächsten Jahren, sondern in den kommenden Jahrzehnten zu spüren sein werden. Im Januar einigten sich die beiden verantwortlichen Bundesministerien mit den Anrainerländern der Elbe auf das „Gesamtkonzept Elbe“. In ihm ist festgelegt, was mit dem Fluss oberhalb der Staustufe Geesthacht passieren wird. Und im Februar beschloss das Bundeskabinett das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“. Mit diesem Programm ist einerseits eine nur zu begrüßende Grundlage für die Verbesserung der Gewässerqualität und die Wiederherstellung der Auen gegeben, und andererseits droht es im Zusammenhang mit dem „Wassertourismuskonzept“ des Verkehrsministeriums zu einem Vehikel für die Entwidmung von Bundeswasserstraßen für den Verkehr zu werden.

Ihnen wünschen wir einen guten Saisonbeginn und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Mast- und Schotbruch

Ihr KYCD-Vorstand



## Berufsschiffahrt verstehen bedeutet Sicherheit im Sportboot!

**KYCD-Workshop: Vom Cockpit auf die Brücke!  
Praktische Übungen im Schiffsführungssimulator.**



**Termin: 10. und 11. November 2017**

Sport- und Berufsschiffahrt teilen sich in den meisten Fällen die gleiche Verkehrsfläche, wobei die Anzahl, die Größe und die Geschwindigkeit der Handelsschiffe stetig gewachsen sind.

Fuhr man als Freizeitskipper vor einigen Jahren zum Beispiel auf der Ostsee noch relativ entspannt weiter, wenn am Horizont ein Berufsschiff auftauchte, heißt es heute: Wachsam sein, der „Dampfer“ ist schneller da als gedacht. Und es ist nicht nur ein Dampfer, auf den Hauptschiffahrtsrouten fahren sie wie an der Perlen schnur aufgezogen – und man stellt schnell fest, dass eine Geschwindigkeit von 15 Knoten in der Berufsschiffahrt nichts Besonderes ist.

### **Was heißt das nun für den Freizeitskipper?**

Seine eigene Leistungsfähigkeit und die seines Bootes sowie dessen technische Ausstattung sind ihm in der Regel bekannt. Auch alles, was es an Vorschriften gibt, sollte ihm geläufig sein.

Wie kann das aber alles auf die Berufsschiffahrt übertragen werden? Hier tappen die meisten im Dunkeln. Sie können weder die Manövrierfähigkeit der Schiffe einschätzen, noch ist ihnen deren Ausrüstung ein Begriff.

Sich auf die Kollisionsverhütungsregeln zu verlassen, bedeutet gerne auch mal verlassen zu sein.

Deshalb gehört es auch zur guten Seemannschaft, sich über die „Mitbewohner auf See“ zu informieren und sich in ihr Verkehrsverhalten hineinversetzen zu können. In Theorie ist das schon verhältnismäßig schwer und in der Praxis kaum möglich. Welcher Kapitän lässt schon den Kollegen aus dem Cockpit auf die Brücke?

Der KYCD lässt den Freizeitskipper hier nicht im Dunkeln stehen.

Alle Punkte zu mehr Sicherheit auf See, zu einem sicheren Miteinander zwischen Groß- und Kleinschiffahrt, zur Ausrüstung und zum richtigen Verkehrsverhalten werden in diesem Workshop im Maritimen Zentrum der Hochschule Flensburg in einem der modernsten Schiffsführungssimulatoren behandelt.

### **Teilnahmegebühr:**

**Für KYCD-Mitglieder: Euro 290,-**

**Für Nicht-Mitglieder: Euro 345,-**

Die detaillierten Informationen und Anmeldeunterlagen können in der Geschäftsstelle angefordert oder auf den Internetseiten des KYCD heruntergeladen werden ([www.kycd.de](http://www.kycd.de), Rubrik Lehrgänge).



Aus dem Verein

## Törnberatung 2017

Der Appell an unsere Mitglieder, sich aktiv an der Törnberatung zu beteiligen, hat Erfolg gehabt!

Mehrere Mitglieder reagierten auf die Bitte in Heft 4/2016 des Club-Magazins, mit ihren Erfahrungen andere bei der Vorbereitung ihres Törns zu unterstützen. Wir sind Dank ihnen nun in der Lage, für mehrere Reviere, die „auf Rot standen“, wieder eine schnelle und zuverlässige Beratung leisten zu können. Allen, die mit ihrem Engagement diesen Service von Mitgliedern für Mitglieder stärken, dankt der Vorstand des Clubs herzlich.

Pünktlich, bevor die Ferienzeit beginnt, veröffentlichen wir hier die aktuelle „Beratungsampel“. Nach wie vor sind alle Mitglieder, die mit weiteren Revieren vertraut sind oder die in unserem Beratungsteam mitmachen wollen, gebeten, mit der Geschäftsstelle unseres Clubs in Kontakt zu treten.

Für die kleinasiatische Küste der Türkei bieten wir zurzeit keine Beratung an. Da wir die politische Entwicklung in der Türkei

nicht überblicken und die dortige Sicherheitslage nicht einschätzen können, wollen wir niemand durch nautische und touristische Informationen dazu verlocken, seine Ferien in einem eventuell unsicheren Gebiet zu verbringen. An den gegenwärtig in der Yachtpresse und in anderen Medien kursierenden Spekulationen über die Verhältnisse in diesem Reisegebiet werden wir uns nicht beteiligen. Denjenigen, die in die Türkei oder in andere Spannungsgebiete reisen, empfehlen wir die Beachtung der Reise- und Sicherheitshinweise des Auswärtigen Amtes ([www.auswaertiges-amt.de](http://www.auswaertiges-amt.de), Rubrik „Reise und Sicherheit“) oder des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten ([www.eda.admin.ch](http://www.eda.admin.ch), Rubrik „Vertretungen und Reisehinweise“).

*Beratungsstatus Grün:*

*Es ist möglich, jede Anfrage innerhalb von drei Wochen zu beantworten.*

*Beratungsstatus Gelb:*

*In Einzelfällen ist die Beantwortung einer Anfrage nicht möglich, dauert länger oder ist inhaltlich eingeschränkt.*

*Beratungsstatus Rot:*

*Zurzeit ist eine Beratung nicht möglich.*

# GUTE NAVIGATION IST SEEMANNSCHAFT!

## Beratungsgebiet

**Ostsee und Zugänge:**  
 Norwegische Südost-Küste  
 Oslofjord  
 Schwedische Westküste, nördl. Göteborg  
 Schwedische Westküste, südl Göteborg  
 Dänische Kattegatküste mit Anholt und Læsø  
 Dänische Skagerrakküste  
 Limfjord  
 Dänische Inseln, Belle und Sund  
 Deutsche Ostseeküste  
 Schwedische Südküste mit Hanöbucht  
 Bornholm  
 Schwedische Ostküste, Utöklippa bis Mem  
 Schwedische Ostküste, Mem bis Stockholm  
 Schwedische Ostküste, nördl. Stockholm  
 Gotland  
 Ålandinseln  
 Finnische Küste nördl. Turku  
 Finnische Südküste Turku bis Helsinki  
 Finnische Südküste, östl. Helsinki  
 Russische Gewässer  
 Baltikum  
 polnische Küste

**Atlantik, Nordmeer und Barentssee:**  
 Norwegische Küste Kristiansand bis Bergen  
 Norwegische Küste Bergen bis Trondheim  
 Norwegische Küste nördl. Trondheim  
 Lofoten  
 Spitzbergen  
 Shetlandinseln

**Nordsee:**  
 Schottische Ostküste und Orkneyinsel  
 Englische Ostküste  
 Themsemündung und Themse  
 Belgische Küste  
 Niederländische Küste  
 Deutsche Küste  
 Dänische Küste

**Der Kanal:**  
 Englische Südküste  
 Französische Küste östl. Cherbourg  
 Kanal-Inseln und St. Brieuç-Bucht  
 Bretagne

**Europäische Atlantikküsten:**  
 Portugiesische Westküste  
 Tejo (Lissabon)  
 Cabo de S<sup>o</sup> Vicente bis Gibraltar

**Mittelmeer:**  
 Sardinien  
 Korsika  
 Balearen  
 Malta  
 Italienische Adria Ravenna bis Triest mit Lagunen  
 Östl. Adria  
 Griechenland, Ionisches Meer  
 Griechenland, Saronikos Kolpos  
 Griechenland, östl. Ägäis  
 Griechenland, westl. Ägäis

**Nordatlantik:**  
 Kanarische Inseln  
 Madeira  
 Kap Verde  
 Azoren  
 Bermuda

**Karibik:**  
 Bahamas  
 Inseln über dem Wind  
 Inseln unter dem Wind

## Beratungsstatus



SEEKARTEN



ELEKTRONISCHE  
NAVIGATION



SICHERHEITS-  
AUSRÜSTUNG



NAUTISCHE  
BÜCHER



bannerform: designed by Freepik®

[www.HanseNautic.de](http://www.HanseNautic.de)



Global Navigation Solutions GmbH | Germany  
 Herrengraben 31 | 20459 Hamburg | 040-374842-0



Hier ist Zusammenarbeit nötig – Rettungsübung in Neustadt

## KA und KYCD vereinbaren Kooperation

Nicht nur dort, wo sie in Zwangslagen unumgänglich ist, kommt es auf Zusammenarbeit an, um Erfolg zu haben. Auch da, wo mit unterschiedlichem Blickwinkel an derselben Sache gearbeitet wird, kann unter normalen Umständen die gemeinsame Nutzung von Ressourcen Vorteile für alle bringen.

Nachdem die Art und Weise, wie die Kreuzer Abteilung des DSV und der KYCD sich 1998 voneinander trennten, für Jahre dazu führte, dass das Verhältnis der beiden Organisationen von Ablehnung geprägt war, fanden während der „hanseboot“ 2016 und der „boot Düsseldorf“ 2017 produktive Gespräche statt. In ihnen ging es nicht um den Blick zurück auf Konflikte, die vor rund 20 Jahren aktuell waren, sondern um die Gegenwart und um den Blick nach vorn auf die – wohl nicht unbeschwerte – Zukunft des Fahrtenwassersports.

Das praktische Ergebnis ist ein erster Schritt aufeinander zu. Beide Organisatio-

nen bieten ihren Mitgliedern und anderen Interessenten qualitativ hochwertige Ausbildungsveranstaltungen an. Zum Nutzen der Segler und Motorbootfahrer werden wir auf diesem Gebiet künftig kooperieren.

Mitglieder der KA und des KYCD können nun das Lehrgangsangebot beider zu den gleichen Bedingungen nutzen, die für die jeweils eigenen Mitglieder gelten. Außerdem bietet der KYCD Mitgliedern der KA, die jünger als 25 Jahre sind, die Möglichkeit, im Rahmen unserer Jugendförderung zum halben Preis an unseren Seminaren, Workshops und Trainings teilzunehmen. Der KYCD hat auf seinen Internetseiten ([www.kycd.de](http://www.kycd.de)) in der Rubrik „Club-Info“ einen Link zur Übersicht der Ausbildungsangebote der KA geschaltet.

Unsere Mitgliederversammlung hat diese Vereinbarung begrüßt. In der Diskussion gab es viel Zustimmung, bei der Vereinbarung auf diesem einen Gebiet nicht stehen zu bleiben, sondern in einem Dialog mit der KA des DSV weitere Kooperationsmöglichkeiten auszuloten.



## Interessenvertretung „Blaues Band“ + „Wassertourismuskonzept“ - Ein Zwischenstand

Die Planungen zum Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ gehen voran. In der zweiten Maihälfte veranstalteten die beiden beteiligten Ministerien, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) in Berlin die zweite Statuskonferenz.

Nachdem das Bundeskabinett am 1. Februar 2017 das Bundesprogramm beschlossen hat, sollen jetzt die fachlichen Grundlagen, mögliche Handlungsoptionen sowie rechtliche und organisatorische Anpassungen vorgestellt werden. Die Änderung der Rahmenbedingungen wird jedoch nicht mehr in dieser Legislaturperiode stattfinden.

Erinnern wir uns noch einmal an den bisherigen Ablauf: Im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD war im Unterkapitel „Hochwasserschutz“ ein Bundesprogramm zur Förderung der Renaturierung von Fließgewässern und Auen vorgesehen. Am 23. September 2015 gaben BMUB und BMVI dann die Gründung einer interministeriellen Arbeitsgruppe bekannt und luden im Dezember des Jahres zu einer ersten Statuskonferenz nach Bonn ein.



Links zu den Original-Dokumenten finden Sie unter [www.kykd.de](http://www.kykd.de) in der Rubrik „Interessenvertretung“

Sowohl die Umweltministerin als auch der Verkehrsminister kündigten das Bundesprogramm als einen entscheidenden Schritt zur besseren Nutzung bestimmter Bundeswasserstraßen an.

Barbara Hendricks:

„Mit dem Bundesprogramm ‚Blaues Band‘ haben wir die Chance, die nicht mehr für die Schifffahrt gebrauchten Nebenwasserstraßen neuen gesellschaftlichen Aufgaben zuzuführen. Damit setzen wir neue Akzente in Richtung Naturschutz, Hochwasservorsorge, Freizeit und Erholung.“

Alexander Dobrindt:

„Deutschland hat eine einmalige Wasserlandschaft. Diesen Naturschatz wollen wir erhalten. Deshalb bringen wir das Bundesprogramm ‚Blaues Band‘ auf den Weg. Wir wollen Flüsse, Kanäle, Auen und Küstengewässer zu einem bundesweiten Biotopsystem verbinden.“



Die Wasserstraßen, von denen hier die Rede ist, sind jene, die das Verkehrsministerium in seinem „Wassertourismuskonzept“ vom Hauptnetz abgetrennt hat. Von ihnen sollen diejenigen mit starker touristischer Nutzung finanziell gefördert werden und erhalten bleiben. Diejenigen, denen das BMVI nur eine geringe Bedeutung beimisst, sollen hingegen für den Verkehr entwidmet werden und neuen Verwendungen zugeführt.

Zur Disposition stehen Bundeswasserstraßen mit einer Gesamtlänge von 2.800 Kilometern. Das sind mehr als ein Drittel des Netzes – siehe Abbildung nächste Seite.

Es ist jedoch nicht nur die gute Absicht, den allerdings sehr schlechten ökologischen Zustand vieler Gewässer endlich zu heben. Eine ausschlaggebende Rolle spielt vielmehr der miserable Erhaltungszustand vieler Wasserbauwerke.

Um das Netz in seiner heutigen Länge zu erhalten, wären in den nächsten zehn Jahren für Wasserbauwerke Ersatzinvestitionen in Höhe von 6,6 Milliarden Euro erforderlich. Der Betrag verteilt sich auf Schleusen und Hebewerke mit 4,0 Milliarden Euro, auf Wehre mit 1,2 Milliarden Euro und auf Düker, Pumpwerke und Brücken mit 1,4 Milliarden Euro. Darin sind die Kosten für Instandsetzung und



Foto: WSA Kiel-Holtenau

Der Ausbau des NOK wird teuer!

Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals noch nicht einmal enthalten.

Allein 443 Schleusen sind an Bundeswasserstraßen zu erhalten. Viele von ihnen hätten längst erneuert werden müssen. Wasserbauer gehen davon aus, dass bei normaler Unterhaltung die durchschnittliche Nutzungsdauer von Schleusen, Wehren und Dükern 80 Jahre beträgt. Diese Zeit ist bei vielen Bauwerken längst überschritten.

An den Nebenwasserstraßen ist die Lage noch dramatischer. Dort beträgt der Altersmittelwert der Schleusen 105 Jahre, der der Wehre 75 Jahre.

Altersstruktur im Gesamtnetz	älter als 40 Jahre	älter als 80 Jahre
Schleusenanlagen	ca. 85 %	ca. 45%
Wehranlagen	ca. 75%	ca. 25%
Düker	ca. 50%	ca. 25%





Die Finanzmittel für den Abbau der Erhaltungsrückstände kann oder will der Bund nicht aufbringen. Politiker von CDU/CSU, SPD und Grünen sind sich einig, dass die erforderlichen 6,6 Milliarden Euro nicht zur Verfügung gestellt werden.

Vor diesem Hintergrund überrascht es nicht, dass das BMVI einen Teil der Bundeswasserstraßen loswerden möchte. Es hat zudem eine Priorisierung seiner Maßnahmen vorgenommen. Sie lautet: „Erhaltung vor Ausbau vor Neubau“.

Für die im „Wassertourismuskonzept“ aus dem Hauptnetz ausgeschiedenen Gewässer soll es künftig einen eigenen Haushalt geben. Nach Angaben des BMVI soll er circa 65 Millionen Euro pro Jahr betragen. Angesichts der für die Erhaltung erforderlichen Mittel liegt ohne weiteres auf der Hand, dass die gesamten 2.800 Kilometer des Nebennetzes damit nicht unterhalten werden können. Das BMVI will diese Mittel deshalb entsprechend der Bedeutung der einzelnen Gewässer vergeben. Ein Blick in die Karte zeigt, dass ausschließlich Gewässer in Mecklenburg-Vorpommern, in Berlin und in Brandenburg von ihm als wichtig angesehen werden. Die Zukunft dieser Reviere dürfte gesichert sein.

Für die Gewässer am anderen Ende der Skala sieht die Zukunft hingegen düster aus. Man kann davon ausgehen, dass Wasserbauwerke dort solange betrieben werden, wie es geht, und dass dann die Stilllegung erfolgen soll, wenn die Abgabe an einen anderen Betreiber misslingt. Die nur vorübergehend unterbrochene, aber noch nicht beendete Kon-

troverse um den weiteren Betrieb der Gieselauschleuse ist hierfür beispielhaft.

Wird die Durchgängigkeit eines Gewässers eingeschränkt, weil zum Beispiel Yachten eine Schleuse nicht mehr passieren können, Kanuten sie aber umtragen, so spricht das BMVI von der „Absenkung des Infrastrukturniveaus“. Eine Absenkung des Infrastrukturniveaus kündigt sich in mehreren Revieren an, ohne dass schon gesagt werden könnte, welche Folgen das von Fall zu Fall für den Wassersport haben wird.

Gewässer, auf denen es nach Meinung des BMVI kein ausreichendes Verkehrsaufkommen mehr gibt, sollen schließlich für den Verkehr entwidmet werden und vollständig für die Renaturierung zur Verfügung stehen. Solche Gewässer sind vom BMVI bisher nicht ausgewiesen worden. Im Rahmen der Arbeiten zum Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ wurde allerdings eine Gewässerlänge in der Größenordnung von gut 1.400 Kilometern genannt. Bei rund 350 Kilometern wird die Ausführung von Renaturierungsmaßnahmen in einem konkreten Zeitrahmen angestrebt.

Auf Grund der unterschiedlichen Zukunftsaussichten für die einzelnen Reviere wird man davon ausgehen müssen, dass es auf die ministeriellen Vorhaben keine einheitliche Reaktion der Wassersportler, ihrer Vereine und Verbände mehr geben wird. Damit ist zu befürchten, dass in gefährdeten Revieren der für die Sicherung ihres Bestands nötige öffentliche Druck nicht aufgebaut werden kann.



Die Krückkau: Befahren mit Sportbooten bald nicht mehr möglich?

Der Vorstand des KYCD hat den Handlungsspielraum unseres Clubs analysiert und das Ergebnis auf der Mitgliederversammlung zur Diskussion gestellt. Um unsere bescheidenen Kräfte nicht zu verzetteln, wird der KYCD sich auf ein Großgebiet konzentrieren. Wir werden uns praktisch dafür einsetzen, dass die Unterelbe mit ihren Nebenflüssen sowie die Eider mit dem Gieselaukanal erhalten bleiben.

Der Eider wurde vom BMVI eine „mittlere Bedeutung“ zugemessen, dem Gieselaukanal und den Nebenflüssen der Elbe eine „geringe“ oder „sehr geringe“. Diese Einstufungen bewirken, dass für die dauerhafte Erhaltung keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stehen werden.

Das BMVI erkennt aber bei der Klassifizierung dieser Gewässer deren tatsächliche Bedeutung für Segler und Motorbootfahrer. Es tut das, weil es jedes in der Anlage I zum Bundeswasserstraßengesetz aufgeführte Gewässer einzeln bewertet hat. Die schon im letzten Jahr von uns veröffentlichte Kritik an diesem Verfahren trifft nach wie vor zu:

Die kleinen Nebenflüsse der Elbe jeweils für sich zu bewerten, erkennt ganz und gar, dass sie mit der Elbe ein zusammenhängendes Revier bilden. Von einigen großen Yachthäfen, zum Beispiel denen von Wedel und Cuxhaven, abgesehen, befinden sich Häfen und Liegeplätze seit eh und je im Bereich der Tideelbe nicht am Hauptstrom, sondern in den Mündungsbereichen der Nebenflüsse und in den an ihnen liegenden Kleinstädten.



Wie lange noch schiffbar?  
Die Eider bei Rendsburg.



Yachten, die am schleswig-holsteinischen Ufer in den Häfen der Pinnau- und der Krückaumündung liegen, oder Yachten, die auf der niedersächsischen Seite ihren Heimathafen an der Schwinge haben, sind regelmäßig auf der Elbe anzutreffen. Wird die Unterhaltung der Nebenflüsse für den Verkehr aufgegeben, so wird ein beachtlicher Teil des Wassersports auf der Elbe beseitigt.

Ähnliches gilt hinsichtlich der Eider für den Gieselaukanal. Sollte der Kanal unpassierbar werden, weil die Schleuse doch für baufällig erklärt und stillgelegt wird, so wäre die Eider als Weg zwischen Nord- und Ostsee zerstört.

Funktional zusammenhängende Wasserstraßen müssen nach Auffassung des KYCD einheitlich bewertet werden, denn nur das ergibt ein angemessenes Ergebnis.



Die Zukunft ist alles andere als sicher: Die Schleuse mit Klappbrücke am Gieselaukanal.

Quelle: Urheber: Nightflyer / Wikipedia

In den kommenden Monaten wird sich der KYCD für eine Neubewertung nach dieser Maßgabe engagieren.



### **Überarbeitet: Wetter- und Warnfunk** Stand Februar 2017

Die bestens bekannte Broschüre vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie mit der Auflistung der Küstenfunkstellen und Rundfunksender, die Meldungen über Sturmwarnungen, Seewetterberichte und weiteren Wetterinformationen verbreiten, ist per Februar 2017 aktualisiert worden. Sie kann im Internet des BSH heruntergeladen werden.

Download: [www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/WetterWarnfunk/index.jsp](http://www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/WetterWarnfunk/index.jsp)

### **Deutscher Wetterdienst: Geänderte Frequenzen**

Aus aktuellem Anlass – der Saisonstart ist nicht mehr weit entfernt – hier noch einmal der Hinweis, dass die 3x täglich ausgestrahlten Seewetterberichte des DWD für die Nord- und Ostsee (6.00 - 6.30 h UTC, 12.00 - 12.30 h UTC und 20.00 - 20.30 h UTC) seit September 2016 auf der Kurzwellenfrequenz 6180 kHz zu empfangen sind.



Die Elbe mit den Sandsteinformationen bei Rathen.

## Reviere

# Das „Gesamtkonzept Elbe“ - Eine Perspektive für den Fluss

Vielen Sportschiffen gilt die Elbe wegen ihrer über große Strecken naturnah gebliebenen Landschaft als eines der schönsten Flussreviere. Sie gilt aber zugleich wegen der unbeständigen Wasserführung als ein sehr schwieriges Revier. Immer wieder kommt es vor, dass nicht nur große Binnenschiffe, sondern auch Sportfahrzeuge festliegen und am Ferienende zunächst zurückgelassen werden müssen. Von der Sicherstellung der Schifffahrt profitieren folglich sowohl die Berufs- als auch die Sport-schifffahrt.

Seit vielen Jahren haben die Interessens-gegensätze von Schifffahrt, Hafenbetrei-bern und Umweltverbänden, von Bund, Ländern, Kreisen und Kommunen, von BRD und Tschechien dazu geführt, dass jede sinnvolle Entwicklung der Elbe oberhalb der Staustufe Geesthacht unterblieb. Als Folge blieb die Elbe von der Neuklassifizierung der Bundeswas-serstraßen ausgenommen. Ihre Zuord-nung sollte erst im Zusammenhang des „Gesamtkonzept Elbe“ erfolgen. Je nach Interessenlage wurden sowohl der Ausbau als auch die Einordnung in die „sonstigen Wasserstraßen“ propagiert.



Der Zustand des Flusses verschlechterte sich währenddessen ständig. Seine Sohle erodiert, der Wasserhaushalt der noch vorhandenen Auen ist gestört und die Schifffahrt in jedem Jahr während langer Zeiträume wegen niedriger Pegelstände unterbrochen. Internationale Verpflichtungen, die Schifffahrt der Elbe zu sichern, wurden ignoriert und seit dem Moratorium über den Elbausbau, das die Grünen 2002 gegenüber ihrem Koalitionspartner SPD durchsetzten, grundsätzlich in Frage gestellt.

Das Moratorium gilt noch immer. Aber mit der Verabschiedung des „Gesamtkonzept Elbe“ im Januar dieses Jahres haben Bund und Länder unter Einbeziehung von Wirtschafts- und Umweltverbänden sowie weiterer Interessengruppen eine Grundlage geschaffen, die eine Entwicklung des Flusses möglich macht. Anscheinend ist es gelungen, nach mehrjährigen Verhandlungen eine Basis zu finden, auf der viele Interessen ausgeglichen und zusammengeführt werden können.

Die Detaillierung des Konzepts und seine Umsetzung werden viel Zeit in Anspruch nehmen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) sehen in dem jetzt verabschiedeten Konzept einen Handlungsrahmen für die nächsten 20 bis 30 Jahre.

Angestrebt wird:

- während eines Großteils des Jahres

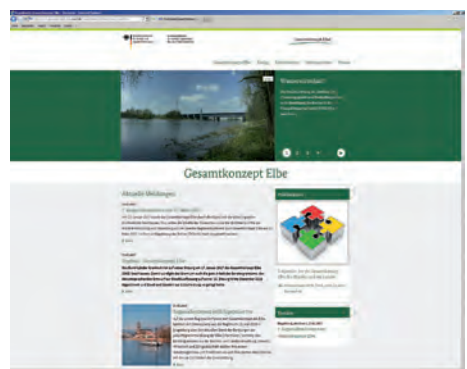
eine verkehrliche Nutzung der Elbe zu erreichen, die umweltverträglich ist,

- die wasserwirtschaftlichen Voraussetzungen für die Erhaltung der Naturräume, besonders der Auen, entlang der Elbufer zu schaffen und

- die Gewässerqualität im Ganzen zu erhöhen.

Die Ziele sind anspruchsvoll, und es ist noch keineswegs sicher, dass zwischen den verkehrlichen, ökologischen und wasserwirtschaftlichen Ansprüchen eine ausreichend große Schnittmenge besteht, um das erneute Aufbrechen lähmender Konflikte zu verhindern.

Es wird recht deutlich, dass darangegangen wird, sehr Unterschiedliches, wenn nicht gar Widersprüchliches, zu verbinden. So heißt es im „Gesamtkonzept Elbe“ bereits in der Einführung:



Umfangreiche Hintergrundinformationen und Publikationen zum „Gesamtkonzept Elbe“ finden Sie im Internet unter [www.gesamtkonzept-elbe.bund.de](http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de)



„Als konkrete Ziele wurden u.a. die Gewährleistung der verkehrlichen Nutzung mit möglichst geringem Unterhaltungsaufwand und unter Ausschluss des Baus von Staustufen sowie der Erhalt und die Wiederherstellung der möglichen dynamischen Breiten- und Tiefenvarianz der Elbe und ihrer Verbindung zu den begleitenden Auen festgelegt. Ein Ausbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse soll auch künftig nicht stattfinden. Flussbauliche Maßnahmen werden jedoch akzeptiert, wenn sie zugleich ökologischen, wasserwirtschaftlichen und verkehrlichen Zielen dienen und diese Ziele in sinnvoller Weise verbinden.“ (Gesamtkonzept Elbe, S. 3)

Wenn es nicht gelingen sollte, im weiteren Verlauf einen Dialog zwischen den Akteuren herzustellen, in dem tatsächlich Lösungen angestrebt werden, könnte aus dem Balanceakt widersprüchlicher Interessen schnell ein Eiertanz um jede neue Bühne werden.

### Konträre Positionen

Von den beteiligten Wirtschaftsverbänden wurde vor allem das Interesse artikuliert, ganzjährig moderne Schiffe wirtschaftlich einsetzen zu können. Dafür hielten sie eine Fahrrinntiefe von 1,60 Metern für erforderlich. Sie konnten sich dabei auf ältere Zusagen des Bundes berufen. Nicht nur wegen langer Niedrigwasserperioden, sondern erst recht wegen stark vernachlässigter Unterhaltungsmaßnahmen nahm der Güterverkehr auf der Elbe nach ihrer Meinung ab.

Die Wirtschaftsverbände forderten deshalb eine zuverlässige Verkehrsanbindung über die Elbe nach Osten.

Diese Verkehrsanbindung ist auch für Hamburg von großem Interesse. Der Hamburger Hafen hat gegenüber seinen weiter westlich gelegenen Konkurrenten wie zum Beispiel Rotterdam und Antwerpen einen Standortvorteil, den er nicht voll zum Tragen bringen kann.



Foto: URSFoto / pixelio.de

Der Hamburger Hafen: Elbaufwärts ist für den Güterverkehr noch „Luft nach oben“.

Er ist seit Jahrzehnten eine Drehscheibe im Verkehr mit Nord- und Osteuropa. Nach Osten hin könnte die Elbe eine große Rolle spielen. Auf ihr ließen sich umweltfreundlich Container auf dem Wasserweg ins Binnenland befördern.

Statt der Binnenschifffahrt nahm in den zurückliegenden Jahren jedoch der Verkehr mit LKW in Tausenderzahlen zu. Auch der Bahntransport bietet keine ausreichende Alternative zum Straßenverkehr, da die Kapazität des Schienennetzes dem Bedarf weit hinterherhinkt.



Die Hinterlandanbindung der großen deutschen Seehäfen per Bahn wurde über Jahrzehnte ebenso vernachlässigt wie die Erhaltung und der Ausbau vieler Wasserstraßen.

Sehr nachdrücklich wird die Bedeutung der Elbe für den Verkehr seit vielen Jahren von Tschechien betont. Tschechien kann seine Forderungen auf eine ganze Reihe völkerrechtlicher Verträge stützen. Die Internationalisierung der Elbe begann, wie die von Rhein und Donau, nach den napoleonischen Kriegen 1815 mit der Schlussakte des Wiener Kongresses.

Vorrangig zu nennen sind aber Bestimmungen des Versailler Vertrags und bilaterale Abkommen aus den 1980er Jahren. Neuerdings wird die Gültigkeit internationaler Regelungen, die sich auf den Verkehr beziehen, besonders derjenigen des Versailler Vertrags, allerdings vom BMVI und von Politikern vor allem der Grünen bestritten. Tschechien wird inzwischen vorgeworfen, mit seinen Ausbaumaßnahmen für den Verkehr gegen geltendes europäisches Naturschutzrecht zu verstoßen.

Die höhere Wertigkeit des Naturschutzes gegenüber dem Verkehr wurde in den Verhandlungen, die dem „Gesamtkonzept Elbe“ vorangingen, nicht nur in den Stellungnahmen der Umweltverbände vertreten, sondern unter anderem auch von den Kirchen.

Die Position der Umweltverbände war allerdings am weitreichendsten. Würden ihre Vorstellungen realisiert, würde



Foto: Rogge/pixelio.de

Die Elbe bei Magdeburg:  
Nach Vorstellung der Umweltverbände  
muss sie nicht mehr schiffbar sein.

die Elbe zwischen Magdeburg und Lauenburg in Zukunft nicht mehr schiffbar sein. Mit der Behauptung, dass es zu diesem Abschnitt des Flusses für den Verkehr eine Alternativstrecke über den Elbe-Seiten- und den Mittellandkanal gäbe, wurde begründet, dass man die Sohle der Elbe auf den ursprünglichen Stand vor Beginn der Regulierung im 19. Jahrhundert zurückentwickeln solle.



Foto: Albrecht E. Arnold/pixelio.de

Mit einer gigantischen Trogbücke  
kreuzen sich die (noch schiffbare) Elbe und der  
Mittellandkanal bei Hohenwarthe.



Dadurch würden der wachsende Wassermangel in den wasserstandsabhängigen Lebensräumen und ein Hauptproblem der Elbauen aufgehoben.

## Der Entstehungsprozess

Bund und Länder untersuchten in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe ab 2013 den Ist-Zustand des Flusses. Eine intensive Zusammenarbeit der Bundesministerien mit den Ländern war wegen der Zuständigkeitsverteilung erforderlich und bleibt es auch zukünftig. Der Erhalt der Bundeswasserstraße Elbe ist eine Bundeskompetenz, hingegen fallen ein Großteil des Naturschutzes, der Hochwasserschutz und die wasserwirtschaftlichen Belange in die Zuständigkeit der Länder. Im Jahr 2015 wurde auf der „Arbeitsebene“ zusätzlich ein Beratergremium gebildet.

Folgende Verbände wurden in die Gremien eingebunden:

### Verkehr und Wirtschaft

- Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB)
- Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB)
- Elbe-Allianz
- Kammerunion Elbe/Oder (KEO)
- Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM)

### Umwelt- und Naturschutz

- Bürgerinitiative Pro Elbe
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)

- Naturschutzbund Deutschland (NABU)
- World Wide Fund For Nature Deutschland (WWF)

*Eine Beteiligung von Interessenvertretern der Sportschifffahrt gab es nicht.*

Zu den Komplexen „Wasserwirtschaft“, „Naturschutz“, „Stromregelung und Sohlstabilisierung“ sowie „Verkehr“ wurden Arbeitsgruppen gebildet, die insgesamt 19 Ziele bearbeiteten. Dabei wurden Wechselwirkungen geprüft, um Synergien und Konflikte festzustellen. Auf dieser Basis wurde dann schließlich die Grundstruktur des „Gesamtkonzept Elbe“ entwickelt, ohne dass alle Fragestellungen beantwortet werden konnten.

## Die Aussichten

Das „Gesamtkonzept Elbe“ liefert den Rahmen für das zukünftige Verwaltungshandeln des Bundes und der Länder. Die übergreifenden Ziele sind in sechs Themenfeldern gebündelt und für jedes von ihnen wurden Aufgaben festgelegt. Zur Durchführung und Zielsetzung der Aufgaben liegen über das hier dargestellte hinausgehende Einzelbeschreibungen vor.

> Themenfeld „Erosionsbekämpfung und Geschiebehaushalt“ mit der Aufgabe: „Stabilisierung der Sohle und des Wasserspiegels“.

> Themenfeld „Verbesserung des Hochwasserschutzes, Wasserrückhalt, Wasserhaushalt“ mit der gleichlautenden Aufgabe.



> Themenfeld „Reduzierung der Stoffeinträge“ mit der Aufgabe: „Reduzierung der stofflichen Belastung“.

> Themenfeld „Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse“ mit den Aufgaben: „Niedrigwasseroptimierung, verbesserte Streckeninformation, ökologische Optimierung der Strombauwerke, Stärkung des Bundeswasserstraßensystems Elbe/Mittellandkanal/Elbe-Seitenkanal“.

> Themenfeld „Erhaltung und Wiederherstellung von Habitaten und Lebensraumtypen in Gewässer, Ufer und Aue“ mit den Aufgaben: „Verbesserung der Gewässer und Uferstruktur, Verbesserung der Vernetzung von Fluss und Aue“.

> Themenfeld „Zukunftsbetrachtungen“ mit der Aufgabe: „Weitergehende Perspektiven und Erfordernisse über den räumlichen, inhaltlichen und zeitlichen Rahmen [...] hinaus“.

Mit der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse soll u.a. die Forderung der Binnenschifffahrt nach einem zuverlässigen Verkehr erfüllt werden.

Beabsichtigt ist, im langjährigen Mittel eine Fahrrententiefe von 1,40 Meter an 345 Tagen im Jahr zu erreichen. Wenn das tatsächlich geschehen sollte, wären auch für die Sport- und Freizeitschifffahrt die heute auf der Elbe vorhandenen Hemmnisse beseitigt.

Die hier umrissene Perspektive für die Elbe hat übrigens zur Folge, dass die bisher ebenfalls einer ungewissen Zukunft entgegengewandene Saale auch als Schiff-



Foto: Joachim Hauser/pixelio.de

Die Saale bei Weißenfels: Rettung als Schifffahrtsstraße im Gefolge der Elbe?

fahrtsstraße erhalten bleibt und dass die an ihr vorhandene Hafenskapazität erweitert werden wird.

Ungeachtet vieler offener Fragen wird mit dem „Gesamtkonzept Elbe“ zum ersten Mal für einen großen Fluss eine Planung vorgelegt, mit der versucht wird, den rechtlichen Anforderungen zu entsprechen, die heute für Gewässer hinsichtlich Verkehr und Umwelt verpflichtend sind. Wenn die Umsetzung gelingen sollte, könnte sich die Elbe zu einem Musterbeispiel für ein integriertes Gewässermanagement entwickeln.

## Die Interessen der Sportschifffahrt

An der Entwicklung des „Gesamtkonzept Elbe“ war die Sportschifffahrt nicht beteiligt worden. Sie ist gewissermaßen huckepack von der gewerblichen Binnenschifffahrt mitgenommen worden. Das wird in anderen Fällen nicht funktionieren, denn hinsichtlich anderer Wasserstraßen gibt es ausgeprägte Eigen-

interessen der Sportschifffahrt, die von anderen Nutzern nicht geteilt werden.

Es ist unumgänglich, dass wir unsere Interessen selbst artikulieren und das setzt voraus, dass wir in die politischen und administrativen Gestaltungsprozesse eingebunden sind.

Am Beispiel „Gesamtkonzept Elbe“ wird deutlich, dass bei der in Zukunft die Regel werdende Zusammenarbeit von BMUB und BMVI ein Ungleichgewicht in der Repräsentanz der Nutzergruppen zu befürchten ist.

Im Vergleich zur Einbeziehung der Umweltverbände in die Vorhaben des BMUB ist die Beteiligung der Wassersportorganisationen durch das BMVI defizitär. Damit verstärkt sich die Wirkung eines sowieso gegebenen Ungleichgewichts: Es gibt eine systematische Besserstellung der Umweltverbände, da sie als einzige nach dem

Naturschutzrecht ein Verbandsklagerecht haben, das von ihnen auch massiv eingesetzt wird, wenn Positionen nicht argumentativ durchsetzbar sind.

Damit die Interessen der Wassersportler bei Vorhaben wie dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ und erst recht beim „Wassertourismuskonzept“ nicht untergehen, ist es wichtig, von Beginn an nachdrücklich auf die Gestaltungs- und Entscheidungsprozesse einzuwirken.

Die Entwicklung des „Gesamtkonzept Elbe“ ist in ihrer Komplexität nämlich durchaus mit dem zu vergleichen, was auf uns demnächst zukommt, wenn darüber entschieden wird, welche Reviere der Sport- und Freizeitschifffahrt genommen werden sollen. Wird bei solchen Prozessen der Anfang verpasst, so ist ein Einstieg schon aus sachlichen Gründen später kaum noch möglich.

### **„Gute Reise!“ – Ein Workshop zu Sicherheit und Törnplanung**

Am 10. und 11. Juni 2017 findet unter diesem Titel in Bremen eine Veranstaltung des KYCD statt. In den Räumen unseres Partners SVB werden wir uns intensiv damit beschäftigen, was zu berücksichtigen ist, damit Skipper, Crew und Schiff einen sicheren Törn entspannt erleben.

Ziel dieses Workshops ist, die Kenntnis von Risiken und das Sicherheitsbewusstsein zu steigern. Wir erarbeiten uns während der beiden Tage ein Basiswissen zu Ausrüstung, Verhaltensweisen und sicherheitsorientierter Schiffsführung.

Wir befassen uns unter anderem mit den Themen:

- Seeunfälle
- Mann über Bord
- Sicherheitsausrüstung
- Törnplanung

Zum Schluss spielen wir schließlich die konkrete Vorbereitung einer mehrtägigen Reise durch und wenden dabei das an, was wir uns zuvor erarbeitet haben.

Unsere Referenten sind erfahrene Seesegler, Sicherheits- und Ausrüstungsprofis. Alle Details zum Workshop finden Sie im Internet des KYCD ([www.kycd.de](http://www.kycd.de)) in der Rubrik Lehrgänge.



Wenn Sie jetzt insgeheim mindestens einmal „ja“ gedacht haben, dann sind Sie richtig beim Sicherheitsseminar des KYCD im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Marine in Neustadt/Holstein am **06. und 07. Oktober 2017**.

Hier finden Sie beste Voraussetzungen, viel über und für die Sicherheit an Bord zu lernen. Neben der Theorie und den Vorträgen im Unterrichtsraum stehen die praktischen Übungen und Erfahrungen im Mittelpunkt.

Im Wellenschwimmbad der Marine warten die Rettungsinseln auf die Teilnehmer, die erleben werden, dass das Einsteigen im künstlich erzeugten Seegang schwieriger ist als erwartet – eben der Realität entsprechend, die auf See anzutreffen ist.

Oder der Sprung ins Wasser mit einer halbautomatischen Rettungsweste: Theoretisch ist alles bekannt, aber praktisch eine eindringliche Erfahrung.

Wassereintrich im Schiff – was tun?

Geprobt wird der Ernstfall im Inneren eines nachempfundenen Schiffsrumpfs. Ohne Vorkündigung wird Wasser einbrechen, und es

heißt, mit „Bordmitteln“ muss nun versucht werden, das Leck abzudichten. Und das Ganze eben unter realen Bedingungen – wer hat das schon erlebt?

Vom Wasser geht es dann zum Feuer: Die Brandhalle der Marineschule wird mit Schutzkleidung und Kopfschutz betreten, und die Teilnehmer lernen, wie Glut-, Flüssigkeits- und Fettbrände erfolgreich mit verschiedenen Handfeuerlöschern und Löschdecken zu bekämpfen sind. Jeder Teilnehmer erlebt „hautnah“, wie schnell ein kleiner, handelsüblicher Löscher leer ist.

Auch in die Kategorie „Feuer“ fällt der sichere Umgang mit Signalmitteln. Nach theoretischer Anleitung lernen Sie, Handfackeln, Rauchtöpfe und Signalaraketen richtig einzusetzen.

Gäste sind herzlich willkommen.

**Kostenbeitrag:**

**Für KYCD-Mitglieder: Euro 290,-**

**Für Nicht-Mitglieder: Euro 345,-**

Die Seminarunterlagen können jederzeit von der Geschäftsstelle angefordert oder auf den Internetseiten des KYCD heruntergeladen werden ([www.kycd.de](http://www.kycd.de), Rubrik Lehrgänge).



# Anmeldung zur Mitgliedschaft

Herr  Frau Titel: ..... Name .....

Vorname ..... Geb.-Datum .....

Straße ..... PLZ, Ort .....

Telefon ..... Fax .....

Mobil ..... E-Mail .....

Webadresse .....

48,00 E Jahresbeitrag

36,00 E Jahresbeitrag für Mitglieder eines Vereins, der im KYCD e.V. Mitglied ist

24,00 E Jahresbeitrag für Jugendliche

Mein Fahrtgebiet:  Ostsee  Nordsee  Mittelmeer  Hochsee  Bodensee  Binnen

Ich bin:  Yachteigner  Motor  Segel  Mitsegler  Charterer  Nicht aktiv

Mein Heimathafen .....

Werberin/Werber .....

Vorname, Name und Mitgliedsnummer (falls zur Hand)

Ort, Datum

Unterschrift

Laut Beitragsordnung des KYCD zahlen Mitglieder ihren Beitrag per SEPA-Lastschrift.

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE771000000397156, Mandatsreferenz: WIRD SEPARAT MITGETEILT

SEPA-Lastschriftmandat

Ich ermächtige den Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von dem Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Vorname, Name (Kontoinhaber)

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ort, Datum

Unterschrift

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. – Neumühlen 21 – 22763 Hamburg – Fax 040 741 341

## Der Buchtipp



# Portbook & Island Guide Mallorca, Menorca, Ibiza, Formentera

Bei diesem etwas anderen Typ von Revierführer beginnt jedes Kapitel mit aktuellen Satellitenbildern und Übersichten, die auf einen Blick Häfen und Buchten eines Küstenabschnitts optisch sehr übersichtlich präsentieren. Dazu gibt es alle relevanten Angaben, wie nautische Positionen und Einfahrtsfeuer, Gastplätze für Yachten, Bogen- und Ankerfelder, Tankstelle, Hafenbüro, Restaurants und Supermärkte. Und es gibt zahlreiche Tipps für hafennahe Ausflüge und zu den gastlichen Stätten am Ort.

Martin Muth (Hrsg. und Autor), 328 Seiten, Format 21x28 cm, 800 Aufnahmen, zahlreiche Luftbilder.

Preis: 24,90 EUR plus 4,10 EUR für den Versand innerhalb Deutschlands.

Onlinebestellungen beim Verlag:

[www.bonanova-books.com](http://www.bonanova-books.com)

Oder im Buchhandel:

ISBN 978-3-9817056-1-4

### Impressum

Club-Magazin des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Herausgeber: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Erscheinungsweise: Quartalsweise, viermal im Jahr

Für Mitglieder ist der Bezug des Club-Magazins im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Geschäftsstelle: Neumühlen 21, 22763 Hamburg,  
Tel.: 040 74134100, Fax: 040 74134101  
[info@kycd.de](mailto:info@kycd.de), [www.kycd.de](http://www.kycd.de)

Bankverbindung: Deutsche Bank AG,  
IBAN DE48 2007 0024 0080 0607 00  
BIC DEUTDE33HAM

Vereinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigt:

Bernhard Gierds (Vorsitzender)

Dr. Joachim Heße (Stellv. Vorsitzender)

Dr. Brigitte Clasen (Stellv. Vorsitzende)

Redaktion

V.i.S.d.P.: Bernhard Gierds

Die KYCD-Redaktion recherchiert die Beiträge nach bestem Wissen und Gewissen. Eine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann auch auf Grund kurzfristig möglicher Veränderungen durch Dritte nicht übernommen werden. Jegliche Haftung, insbesondere für eventuelle Schäden oder Konsequenzen, die durch die Nutzung der angebotenen Informationen entstehen, sind ausgeschlossen. Gemachte Angaben, technische Beschreibungen, Anleitungen, Checklisten, etc. sind vom Nutzer/Anwender im Einzelfall auf ihre Richtigkeit und Gültigkeit zu überprüfen. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des KYCD e.V. oder der Redaktion wieder. Die Autoren stellen grundsätzlich ihre von der Redaktion unabhängige Meinung dar. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder an die Redaktion erteilt der Autor dem KYCD e.V. das Recht zur Veröffentlichung. Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte übernimmt der KYCD e.V. keine Haftung. Die Kürzung von redaktionellen Einsendungen ist ausdrücklich vorbehalten. Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise sind nur mit schriftlicher Genehmigung des KYCD e.V. erlaubt. Jede Verwertung in Wort und Bild ist ohne schriftliche Zustimmung des KYCD e.V. nicht zulässig. Dies gilt auch für die Vervielfältigung, Übersetzung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Marken- und Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. - auch ohne besondere Kennzeichnung - in diesem Club-Magazin berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften, sie dienen lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.





<b>Flagge</b>	30 cm x 45 cm	9,50 E	Anzahl.....
<b>Anstecknadel</b>	Flagge des KYCD, feinvergoldet, als Nadel	12,50 E	Anzahl.....
<b>Clubkrawatte</b>	in dunkelblau mit der Flagge des KYCD als Muster, aus reiner Seide	24,00 E	Anzahl.....
<b>Stoff-Aufnäher</b>			
<b>Flagge des KYCD</b>	farbig, 50 mm x 25 mm	2,00 E	Anzahl.....
<b>KYCD-Cap</b>	100% Baumwolle, Universalgröße, blau mit Druckverschluß, gestickte Flagge des KYCD	15,00 E	Anzahl.....
<b>KYCD-Mütze</b>	60% Baumwolle, 40% Polyacryl, Universalgröße, blau mit gestickter Flagge des KYCD	15,00 E	Anzahl.....

### Astronomische Navigation –

... nicht nur zum Ankommen

**2. überarbeitete Auflage**



Autor: F. Mestemacher  
 Hrsg.: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.  
 330 Seiten  
 53 Abbildungen  
 durchgehend 4-farbig  
 Preis: 29,80 E

Anzahl .....

Alle genannten Preise ggf. inklusive MwSt. zzgl. Versandkosten.  
 Wir wählen generell die günstigste Variante für den Versand (Brief, Paket, Päckchen).

Mit diesem Bestellschein verlieren alle vorhergegangenen ihre Gültigkeit!



## Info-Broschüren

- Spaß im Dunkeln: Nachtfahrten Anzahl.....
- Seewetter Anzahl.....
- Yachtcharter: Die Einsteigerfibel Anzahl.....
- Kollisionsverhütung Anzahl.....
- Feuer an Bord - Brandschutz und Brandbekämpfung auf Yachten Anzahl.....
- Empfehlungen für die medizinische Ausrüstung seegehender Yachten Anzahl.....

Mitglieder können die Broschüren im Internet kostenlos herunterladen, bitte Passwort anfordern.  
5,00 € kostet ein gedrucktes Exemplar für Mitglieder und 10,00 € für Nichtmitglieder.

Alle Preise ggf. inklusive MwSt. zuzüglich Versandkosten. Wir wählen generell die günstigste Variante für den Versand (Brief, Paket, Päckchen).

- Zahlung per Bankeinzug
- Zahlung per Vorkasse nach Erhalt der Auftragsbestätigung/Rechnung

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE7710000000397156, Mandatsreferenz: WIRD SEPARAT MITGETEILT

### SEPA-Lastschriftmandat

Ich ermächtige den Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von dem Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

\_\_\_\_\_  
Vorname, Name (Kontoinhaber)

\_\_\_\_\_  
Kreditinstitut (Name und BIC)

\_\_\_\_\_  
IBAN

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

**Alle Artikel können Sie telefonisch, per Fax, Brief oder online im Internet ([www.kycd.de](http://www.kycd.de), Rubrik Shop) bestellen.**

**Mit der Einsendung der Bestellung erklärt sich der Besteller/die Bestellerin mit der elektronischen Speicherung der Daten zum Zweck der Bestellbearbeitung einverstanden. Die Daten werden unbefugten Dritten nicht zugänglich gemacht.**

# Ihre Sicherheit, unsere Aufgabe!

# SVB®

1989

Spezialversand für Yacht- & Bootszubehör



SEATEC Safesling  
MOB-System

nur:  
**69,95€**

SEATEC  
Rettungsweste  
X-PRO 180

ab:  
**84,95€**



nur:  
**29,95€**

Bord-  
Apotheke mit  
Wandhalterung



# KATALOG KOSTENLOS

Über 20.000 Artikel ständig am Lager

[www.svb.de](http://www.svb.de)

Ihr Einsatz ist  
unbezahlbar.  
Deshalb braucht  
sie Ihre Spende.



[www.seenotretter.de](http://www.seenotretter.de)

