

# Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Dezember 4/2014

# Leinen los!



www.leinenagentur.de

Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.



## WEHRING & WOLFES

**Wehring & Wolfes GmbH**  
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

Johannes-Brahms-Platz 1  
D-20355 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

## *Skippersicherheitstraining*

Leckabwehr  
Hafenmanöver  
Feuer löschen  
Mensch über Bord  
Mensch zurück an Bord  
Evakuieren – Einsatz  
der Rettungsinsel

**Alles in Praxis**  
**Direkt an Bord**  
**Direkt auf See**

Mail:  
info@well-sailing.de  
Telefon:  
040 – 43 18 90 70



[www.well-sailing.de](http://www.well-sailing.de)

Foto: Himerk Weiler



Editorial	Seite 4
Die Bundespolizei im Einsatz gegen moderne Piraterie Von Bernd Kunkel	Seite 5
Zukunftsaussichten – Die Debatte um den Wassersport geht weiter	Seite 16
Sicherheitstrainings des KYCD 2015	Seite 25
Der KYCD auf der hanseboot	Seite 26
Impressum	Seite 28
Medizinseminare des KYCD	Seite 29
Zahlung der Mitgliedsbeiträge 2015	Seite 30
Anmeldung zur Mitgliedschaft	Seite 32
Der KYCD-Shop	Seite 33
Titelfoto: Travemünder Woche	





## Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

Die zurückliegenden zwölf Monate verliefen für den Club unspektakulär.

Wir haben Trainings und Seminare durchgeführt. Wir haben die Jugendarbeit dreier Vereine weiter gefördert, indem wir junge Skipper und Ausbilder bei ihrer Weiterqualifizierung unterstützten. Wir haben unsere Broschüren aktualisiert und das Erscheinen neuer Titel vorbereitet. Wir haben uns weiter mit Offshore Windparks in der Ostsee befasst. Joachim Heße hat den Atlantiktörn der „Charly“ beendet, sein Wissen und sein Engagement kommen dem Club nun wieder im Vorstandsalltag zu Gute. Eine erfolgreiche „hanseboot“ liegt hinter uns und die nächste „Boatfit“ in Bremen vor uns. Wir haben interessante Gespräche mit Martin Buttman, dem neuen Chefredakteur der „segeln“, geführt und wissen, dass unsere Zusammenarbeit so gut und spannend bleiben wird, wie sie es in der Vergangenheit war. Kurz gesagt, wir haben unter unserem Motto „Kreuzer Yacht Club Deutschland – Partner für sicheren Wassersport“ in aller Ruhe daran gearbeitet, den Club auf einem sicheren Fundament weiterzuentwickeln.

Viel Zeit nahm und nimmt die Auseinandersetzung um die drohende Zerschlagung des Wasserstraßennetzes, um Maut und Registrierungspflicht in Anspruch. Zu diesem Themenkomplex lesen Sie in diesem Heft einen Kommentar zum gemeinsamen Positionspapier der Spitzenverbände von Sport, Tourismus und Wirtschaft.

Nach langer Zeit schreibt in diesem Heft wieder ein Gastautor. Über die moderne Piraterie informiert Sie aus erster Hand Bernd Kunkel, der in Neustadt im Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei tätig ist.

Wir hoffen, dass auch Sie gerne auf das Jahr 2014 zurückblicken und wünschen Ihnen einen beschaulichen Ausklang des Jahres.

Mast- und Schotbruch

Ihr KYCD-Vorstand



## Die Bundespolizei im Einsatz gegen moderne Piraterie

Von Bernd Kunkel

Seit dem Jahr 2007 wurde die internationale Seeschifffahrt zunehmend durch die Angriffe von Piraten im Seegebiet Horn von Afrika bedroht. Durch die Entführung des deutschen Schiffes „Hansa Stavanger“ im April 2009 hat sich auch in Deutschland das Bewusstsein der Bedrohung durch die moderne Piraterie verändert. Die Bundespolizei hat auf dieses Szenario reagiert und durch den Aufbau des Piraterie-Präventionszentrums, eines Maritimen Dauerdienstes und der Mitwirkung am Zulassungsverfahren für bewaffnete private Sicherheitsdienste den Schutz von Handelsschiffen gegen Piraten erheblich verbessert. Diese Aufgabe der Bundespolizei, bestehende Herausforderungen, Risiken und ganzheitliche Lösungsansätze sind Themen dieses Artikels.

### Aktuelle Bedrohung durch moderne Piraterie

Seeräuberei ist so alt wie die Schifffahrt selbst. Nach verschiedenen Blütezeiten der Piraten war mit der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 eine internationale Ächtung erfolgt. Die Piraterie galt danach als vernachlässigbar und bestand zumeist darin, dass in bestimmten Häfen oder auf Reeden Ladung gestohlen oder geraubt wurde. Diese Lage hat sich seit 2007 erheblich verändert. Die moderne Piraterie ist eine erfolgreiche Form der organisierten Kriminalität im Seehandel. Mit den drei Schwerpunkten Golf von Guinea, Horn von Afrika und der Straße von Malakka existiert seit über sieben Jahren eine massive Bedrohung der bedeutenden Seehandelswege.



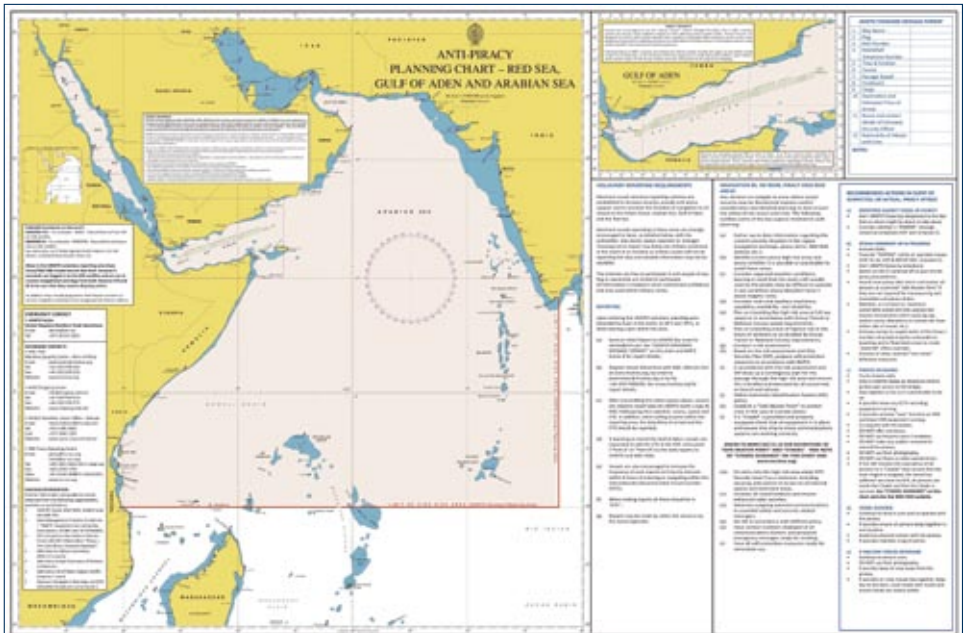
Deutschland mit seiner vom Im- und Export abhängigen Wirtschaft und einer Handelsflotte von 3.523 Schiffen unter deutschem Reedereimanagement (deutsche Eigner) ist davon in besonderer Weise betroffen.

Die Opfer erfolgreicher Piratenangriffe sind zuerst die Schiffsbesatzungen, die einer mehrmonatigen Geiselnahme unter brutalen Bedingungen ausgesetzt sind und dabei oft posttraumatische Belastungsstörungen als Langzeitschäden erleiden.

Neben den gezahlten Lösegeldern ist aber auch der wirtschaftliche Gesamtschaden, zum Beispiel durch Zusatzversicherungen, Kosten für den Einsatz von privaten bewaffneten Sicherheitsteams, Verzögerungen und Ausfälle von Charterungen, zu berücksichtigen.

Nach Feststellungen der Organisation „Oceans beyond Piracy“, die im Auftrag der Vereinten Nationen tätig ist, betrug der Gesamtschaden im Jahr 2011 circa 12 Milliarden US-Dollar.

## Die „Anti Piracy Planning Chart - Red Sea, Gulf of Aden, and Arabian Sea“ ist eines der Hilfsmittel für die Schifffahrt



Quelle: European Union Naval Force Somalia Operation Atalanta



Viele Daten, Fakten und Hintergrundinformationen stehen im jährlichen „Maritime Piracy Report“, siehe: [www.oceansbeyondpiracy.org](http://www.oceansbeyondpiracy.org)

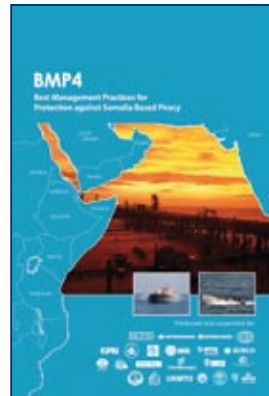
### Reaktionen der internationalen Staatengemeinschaft

Die International Maritime Organization (IMO) hat die Gefährdung der weltweiten Schifffahrt erkannt und seit 2008 eine Reihe Resolutionen und Empfehlungen auf Grundlage des Internationalen Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen verabschiedet.

Unter dem Begriff Piraterie sind danach alle gewalttätigen Handlungen zu verstehen, die privaten Zwecken dienen, außerhalb von Hoheitsgewässern von Personen an Bord eines privaten Schiffes ausgeübt werden und sich gegen ein anderes Schiff richten. Weiterhin bestimmt dieses internationale Übereinkommen, dass alle Staaten in größtmöglichem Maße zusammenarbeiten, um die Seeräubererei auf Hoher See und an jedem anderen Ort, der keiner staatlichen Gewalt unterliegt, zu bekämpfen.

Aufgrund der für Europa wichtigen Schifffahrtsroute durch den Golf von Aden und der zunehmenden Zahl von Piratenangriffen beschloss die Europäische Union 2008 auf Grundlage einer Resolution des UN Sicherheitsrates, militärische Kräfte zur Bekämpfung der Piraterie einzusetzen (EU NAVFOR/Operation Atalanta). Diese Maßnahme im Rahmen der europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik war die erste Marineoperation der EU. Deutschland beteiligt sich an der EU Mission Atalanta mit Einheiten der Deutschen Marine.

Auch die Reedereien beteiligen sich an den Abwehrmaßnahmen durch das Umsetzen der „Best Management Practices“.



Diese Handlungsempfehlungen wurden durch die nationalen und internationalen Reedereiverbände, Sicherheitsexperten, militärische und zivile Stellen entwickelt und umfassen die Planung einer Reise, Risikoanalysen, die Kommunikation und das Schiffsmeldewesen sowie konkrete Abwehrmaßnahmen, die durch die Schiffsbesatzung umgesetzt werden müssen.





Ausgelöst durch diese Bedrohungssituation haben sich auch deutsche Sicherheitsbehörden, Bundeswehr, Verbände und Organisationen in den vergangenen Jahren intensiv mit diesem Thema auseinandergesetzt. Ziel war und bleibt es, den Schutz von Handelsschiffen in pirateriegefährdeten Seegebieten zu verbessern und Kaperungen von Schiffen mit Geiselnahmen von Schiffbesatzungen zu verhindern.

### Piratenabwehr eine Aufgabe der Bundespolizei

Die präventive Aufgabenzuweisung für die Bundespolizei zur Bekämpfung der Piraterie seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres ergibt sich aus § 6 Bundespolizeigesetz. Eine repressive Befugnis zur Strafverfolgung bei deutschem Bezug ergibt sich aus dem § 1 Bundespolizeigesetz und weiteren Grundlagen (Seeaufgabengesetz und Zuständigkeitsbezeichnungsverordnung). Aufgrund dieser allgemein polizeilichen Zuständigkeit wurde 2010 das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei bei der Bundespolizei See in Neustadt eingerichtet. Damit stellt die Bundespolizei der deutschen maritimen Wirtschaft eine zentrale Ansprechstelle zur Verfügung. Reede-

rien, Company Security Officer (CSO), Ship Security Officer (SSO) und Kapitäne können sich in allen Security-Fragen rund um die Uhr an den Maritimen Dauerdienst wenden.

### **Den gleichen Service bietet die Bundespolizei See auch Skippern von Yachten an, die auf den Weltmeeren unterwegs sind.**

Ihre Fragen werden sofort beantwortet oder an andere Sicherheitsbehörden weitergeleitet, um bedarfsorientierte Lösungen für ein optimiertes Sicherheitsmanagement zu entwickeln.

### Ganzheitlicher Ansatz und Teamwork

Der Schutz von Handelsschiffen vor Kaperungen durch Piraten soll durch einen ganzheitlichen Ansatz im Bereich der maritimen Kriminalitätsbekämpfung erreicht werden. Das Piraterie-Präventionszentrum berät Reedereien über präventive Maßnahmen (Umsetzung der Best Management Practices), erstellt individuelle Risikoanalysen und vermittelt in Workshops den Sicherheitsbeauftragten der Reedereien (CSO) die aktuellen wirksamen Handlungsempfehlungen.

## **Workshop für Weltumsegler**

Am 7. und 8. März 2015 findet im Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei in Neustadt/Holstein ein Workshop statt zur Vorbereitung auf einen Segeltörn durch Risikogebiete. Die Gefahren allgemein, das Erstellen von Gefahrenabwehrplänen, die technischen Präventionsmöglichkeiten werden ebenso behandelt, wie das Verhalten bei Überfällen.

### **Info und Kontakt:**

**[www.bundespolizei.de](http://www.bundespolizei.de), Rubrik „Schutz und Vorbeugung“ >> Piraterieprävention**



Seit 2010 wurden 17 CSO-Workshops veranstaltet – mit einer großen und positiven Akzeptanz durch die Reedereien und den Verband Deutscher Reeder.

Diese Seminare beinhalten praktische Übungen zur Abwehr simulierter Piratenangriffe, bei denen die Teilnehmer unter sehr realitätsnahen Bedingungen die Wirksamkeit von Abwehrmaßnahmen an Bord, aber auch die Stressfaktoren in einem Schutzraum (Zitadelle) erleben können.

Derzeit plant das Piraterie-Präventionszentrum einen Piraterie-Workshop, der auf die Bedürfnisse der Freizeitschiffahrt zugeschnitten ist (siehe Kasten).

Im August 2012 hat die Bundesregierung eine deutsche Beteiligung an der EU-Mission EUCAP Nestor beschlossen. Diese Mission der Europäischen Union soll einen weiteren Beitrag im Kampf gegen die von Somalia ausgehende Piraterie leisten.



**CSO Workshop:**  
Bei einer praktischen Übung erfahren die Teilnehmer unter realitätsnahen Bedingungen Abwehrmöglichkeiten gegen einen (simulierten) Piratenangriff.

Insbesondere CSO können dadurch ihr Wissen erweitern, um das reedereinterne Sicherheitsmanagement zu optimieren und ihre Handelsschiffe besser zu schützen. Dabei erfolgt auch eine vorbildliche Zusammenarbeit mit dem Verband Deutscher Reeder, um die Nachhaltigkeit der Maßnahmen zu gewährleisten.

Nachbarländer Somalias wie Kenia, Dschibuti und die Seychellen werden im Aufbau einer wirksamen Küstenwache unterstützt. Auch hier beteiligt sich die Bundespolizei an den europäischen Bemühungen zur Bekämpfung der Piraterie. Diese Mission ist ein gutes Beispiel für das umfassende Konzept der Europäischen Union und die notwendige Zusammenarbeit in verschiedenen Bereichen.



## Erfolge kriminalpräventiver und repressiver Maßnahmen

Die Erfolge dieser kriminalpräventiven Beratungen sind in mehreren Fällen belegt, in denen Schiffe und Besatzungen Piraterieangriffe / Entführungen erfolgreich abwehren konnten (unter anderem bei Angriffen auf die Schiffe „Taipan“, „City Guangzhou“, „Ever Charming“ und „Hansa Narvik“).

Beispielhaft ist der Piratenangriff auf die MV Taipan am 5. April 2010, 300 Seemeilen östlich der Insel Sokotra.

Die Gefahrenbeauftragte der Reederei hatte zuvor einen CSO-Workshop des Piraterie-Präventionszentrums besucht und die Empfehlungen umgesetzt. Als die MV „Taipan“ auf der Reise von Haifa nach Mombasa am Horn von Afrika durch Piraten angegriffen wurde, löste die Crew Alarm aus, sendete einen Notruf und versuchte mit Höchstfahrt den Piraten-Skiffs auszuweichen. Den Seeräubern gelang es dennoch, längsseits zu gehen und die „Taipan“ zu entern. Die Besatzung reagierte sofort, stellte die Maschinen ab und zog sich in die Zitadelle des Schiffes zurück.

Das vollzählige Besetzen des Schutzraumes meldete der Kapitän dem Schiffsfahrtskoordinierungszentrum Maritime Security Centre Horn of Africa. Alarmiert durch den Notruf verlegte die in der Nähe befindliche niederländische Fregatte „Tromp“ zum Einsatzort und versuchte zunächst deeskalierend die Piraten zur Aufgabe zu bewegen. Ohne Erfolg, denn die Seeräuber eröffneten

mit automatischen Schnellfeuerwaffen (AK 47 Kalashnikov) das Feuer auf die Fregatte und den Bordhubschrauber.

In Anbetracht dieser Situation entschloss sich der Kommandant, die „Taipan“ unter Einsatz eines Interventionsteams zu befreien. Die Spezialeinheit wurde durch den Bordhubschrauber auf dem deutschen Schiff abgesetzt, nahm die Piraten fest und befreite die Schiffscrew. Das vorbildliche Verhalten von Kapitän und Besatzung der „Taipan“ verhinderte eine Geiselnahme und ermöglichte den Seestreitkräften der Operation „Atalanta“ ein Festsetzen der Piraten.

Die Seeräuber wurden zunächst in die Niederlande verbracht und mussten sich anschließend vor der Großen Strafkammer des Hamburger Landgerichts verantworten, angeklagt wegen Angriffs auf den Seeverkehr und erpresserischen Menschenraubs. Nach einem langen Prozess mit 105 Verhandlungstagen wurden die Urteile gesprochen. Von den zehn Angeklagten wurden sieben Erwachsene zu Haftstrafen von sechs bis sieben Jahren verurteilt. Die drei Heranwachsenden erhielten zwei Jahre Jugendstrafe, welche durch die lange Prozessdauer bereits abgesehen war. In der Urteilsbegründung betonte das Gericht, dass bei der Urteilsfindung die Situation in Somalia strafmildernd berücksichtigt wurde, andererseits die Kaperung der MV „Taipan“ ein gefährlicher Angriff gewesen sei, bei dem die Piraten eine hohe kriminelle Energie bewiesen hätten.



Durch diesen Prozess wird auch die Frage nach einer effektiven Strafverfolgung durch die internationale Staatengemeinschaft aufgeworfen. Einheitliche internationale Leitlinien zur Durchführung von Ermittlungs-, Gerichts- und Vollstreckungsverfahren gegen diese Form der organisierten Kriminalität gibt es derzeit noch nicht.

Auch ist die Übernahme von Piraten durch die Nachbarstaaten Somalias nach einer völkerrechtlichen Festnahme durch die an der Operation ATALANTA beteiligten Streitkräfte in der Praxis nicht immer sichergestellt.

Es gibt zwar seit 2009 ein Abkommen zwischen Kenia, den Seychellen und der Europäischen Union, derzeit weigern sich die genannten Staaten aber, weitere Piraten zu übernehmen und vor Gericht zu stellen.

Durch das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei wurden bisher insgesamt über 450 Beratungen, Gefährdungsanalysen und Vorträge bei Reedereien, Interessenverbänden und Organisationen durchgeführt. Eine webbasierte Informationsaustauschplattform für berechtigte Teilnehmer ermöglicht den schnellen Zugang zu aktuellen Vorfällen, Erkenntnissen und Empfehlungen.

Das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei koordiniert das Zusammenwirken verschiedener Stellen und stimmt auf Arbeitsebene gemeinsame Aktivitäten mit anderen Behörden ab (zum Beispiel: Bundeskriminalamt, Bun-

desamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bundeswehr/Deutsche Marine, Maritime Security Centre Horn of Africa). Dies ist erforderlich, weil es in Deutschland kein federführendes Ministerium für die Sicherung der Seewege gibt. So ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit dem nachgeordneten Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zuständig für die Abwehr äußerer Gefahren für Schiffe unter deutscher Flagge sowie das Informationsmanagement (unter Beteiligung des Bundesministeriums des Innern).

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ist außerdem die deutsche Behörde für Ship Security Pläne gemäß dem International Ship and Port Facility Code (ISPS Code). Weiterhin ist der Point of Contact (POC) im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven für den Empfang des „stillen Alarms“ deutscher Schiffe zuständig.

Das Bundesministerium des Innern regelt die Festlegung der Gefahrenstufen nach dem ISPS Code. Das Bundesministerium der Verteidigung mit dem nachgeordneten Einsatzführungskommando der Bundeswehr führt die deutschen Einsatzkräfte im Einsatzgebiet ATALANTA im Rahmen des Bundestagsmandats.

### Verfolgung der illegalen Finanzströme

Einer Studie von Interpol, den Vereinten Nationen und der Weltbank zufolge haben somalische Seeräuber zwischen 2005 und 2012 mehr als 400 Millionen US-Dollar an Lösegeldern erpresst. Dieses Geld wurde in Drogen- und Waffen-



handel, Prostitution, Immobilien, aber auch in Milizen und Bewaffnung „investiert“. Der Großteil dieser Gelder floss an Hintermänner, die hiermit weitere Straftaten finanzierten. Die Verfolgung und Sicherstellung dieser Lösegelder ist damit eine der großen Herausforderungen der Staatengemeinschaft.

### Zulassungsverfahren für private bewaffnete Sicherheitsunternehmen

Der Gedanke, Handelsschiffe in pirateriegefährdeten Seegebieten durch eine bewaffnete Eskorte zu schützen, ist nicht neu. Historisch belegt ist diese „vorbereitete Wahrnehmung von Notwehrrechten“ gegen Seeräuberei bereits seit der Epoche der Hanse, vom 12. bis 16. Jahrhundert. Auch die Vereinigte Ostindische Kompanie (VOC) bewaffnete ihre Segelschiffe im 17. und 18. Jahrhundert, um sie vor Piratenangriffen zu schützen.

Aktuell erlauben verschiedene Staaten die Einschiffung bewaffneter Teams an Bord von Handelsschiffen oder dulden sie zumindest. Umstritten ist diese Variante der Eigensicherung dennoch. Das offensive Vorgehen gegen Seeräuberei auf hoher See ist nach dem Seerechtsübereinkommen nur Marine- oder Staatsschiffen vorbehalten, und für den Einsatz von privaten bewaffneten Sicherheitsteams zeigte die International Maritime Organisation (IMO) zunächst eine eher zurückhaltende Position. Seit der IMO Konferenz im Frühjahr 2012 hat sich diese Haltung grundsätzlich verändert. Statistisch gesehen ist der Einsatz bewaffneter Sicherheitskräfte ein Erfolg, denn bisher ist noch kein Schiff,

welches ein bewaffnetes Team an Bord hatte, von Piraten entführt worden. Bei Gegenwehr haben die Seeräuber bisher ihren Angriff abgebrochen. Daher hatten viele Reedereien, auch unter dem Druck von Schiffsversicherungen, bei Passagen in gefährdeten Gebieten private Sicherheitsunternehmen an Bord, obwohl nationale rechtliche Grundlagen für deren Einsatz bisher fehlten.

Im Sommer 2011 kündigte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie, Hans-Joachim Otto, an, dass die Bundesregierung beabsichtige, ein Zertifizierungsverfahren für den Einsatz privater Sicherheitsunternehmen an Bord von deutschen Handelsschiffen auf den Weg zu bringen. Die Kapazitäten von Bundeswehr und Bundespolizei reichen nicht aus, um allen Handelsschiffen unter deutscher Flagge, die die Seewege rund um das Horn von Afrika befahren, geeigneten Schutz zukommen zu lassen.

Aufgrund der Entscheidung, dass ein hoheitlicher Schutz nicht möglich sei, galt es, verbindliche Mindeststandards für die besondere maritime Fachkompetenz von privaten bewaffneten Sicherheitsunternehmen festzulegen.

Ein entsprechender Gesetzesentwurf wurde am 18. Juli 2012 vom Kabinett beschlossen; seine Inkraftsetzung erfolgte am 1. Dezember 2013. In pirateriegefährdeten Seegebieten dürfen alle Seeschiffe unter deutscher Flagge nur noch in Deutschland zertifizierte Sicherheitsdienste an Bord nehmen. Zulassungen werden durch das Bundesamt für

Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei erteilt. Das neue Zulassungsverfahren stellt sicher, dass ausgebildete und geschulte Personen in Fällen von Notwehr die Schusswaffe einsetzen. Darüber hinaus bestehen für die Sicherheitsdienste und Kapitäne Melde- und Berichtspflichten, wenn es zu Angriffen von Piraten kommt, die abgewehrt wurden.

### Beratung und Verhandlungen im Falle von Schiffsentführungen

Im Falle der Entführung der Besatzung oder einzelner Besatzungsmitglieder von einem Handelsschiff einer in Deutschland tätigen Reederei besteht die Möglichkeit der sofortigen Unterstützung durch die Bundespolizei. Durch geschultes Personal kann die Reederei in dieser Situation bei der Bewältigung der Lage und insbesondere bei Lösegeldverhandlungen unterstützt werden. In enger Abstimmung mit dem Bundeskriminalamt und anderen Partnerbehörden wird die Bundespolizei diese Aufgabe wahrnehmen. Die Ermittlungsaufgabe in den genannten Fällen liegt ebenfalls bei den genannten Polizeibehörden. Durch diese Bündelung der Kompetenzen wird bei einer entsprechenden Lageentwicklung auch eine polizeiliche Intervention durch Spezialkräfte der Bundespolizei geprüft. Diese wurden zur Bekämpfung von Terrorismus und schwerster Gewaltkriminalität aufgestellt und stehen für die Befreiung gefährdeter Menschenleben in besonders komplexen Lagen auch in Fällen von Piraterie zur Verfügung.

### Zwei etwas ungewöhnliche Erfolge im Einsatz gegen die Piraterie

Nachfolgend werden zwei Ereignisse beschrieben, die aufgrund akribischer polizeilicher Ermittlungsarbeit und auch Innovation zum Erfolg in der Bekämpfung von Piraten geführt haben.

In den Jahren 2009 und 2011 hatten Beamte der niedersächsischen Kriminalpolizei auf einem von somalischen Piraten gekaperten Schiff eines deutschen Reeders Spuren gesichert, nachdem Schiff und Besatzung nach Zahlung eines Lösegeldes freikamen. Diese Spuren lieferten Beweismaterial, um einen somalischen Piratenführer vor ein US Gericht zu bringen. Der Pirat war ebenfalls für den Tod von vier amerikanischen Seglern verantwortlich, deren Yacht entführt wurde. Er wurde zu einer lebenslangen Gefängnisstrafe verurteilt.

Der zweite Fall macht deutlich, dass auch Piraten sich manchmal selbst überschätzen. Dem Chef einer somalischen Piratenbande wurde ein Angebot gemacht, dass über ihn eine Dokumentation gedreht werden sollte. Um den Vertrag hierfür zu unterschreiben, reiste der Pirat nach Belgien. Dort wurde er am Flughafen allerdings nicht durch ein Filmteam, sondern von der Polizei begrüßt und festgenommen. Die EU Außenbeauftragte, Catherine Ashton, nannte die Festsetzung einen „bedeutsamen Schritt im Kampf gegen die Piraterie“, forderte aber kein Nachlassen in den Bemühungen.



## Segeln in pirateriegefährdeten Seegebieten?

Angesichts der drei geografischen Schwerpunkte der modernen Piraterie stellt sich für Blauwassersegler die Frage, ob ein Passieren oder Durchfahren pirateriegefährdeter Seegebiete möglich ist und welche Schutzmaßnahmen geeignet sind.

Den Piraten ist es vor der Anwesenheit bewaffneter Sicherheitsteams an Bord gelungen, Handelsschiffe mit einer Geschwindigkeit von unter 18 Knoten und einem Freibord von weniger als 6 Metern zu entern. Bei den Angriffen werden automatische Schnellfeuerwaffen und sogenannte Rocket Propelled Granades (leichte Panzerabwehrraketen) eingesetzt, um die Schiffsbesatzungen einzuschüchtern und zum Stoppen zu zwingen.

Die angreifenden Skiffs der Piraten haben meist Höchstgeschwindigkeiten von über 20 Knoten. Die eigene Geschwindigkeit bei der Durchfahrt in gefährdeten Bereichen hat dabei zunächst einen entscheidenden Einfluss auf das Entdeckungsrisiko und die Angriffschancen der Seeräuber. Eine hohe Geschwindigkeit mindert das Risiko – eine langsame Fahrt (unter 18 Knoten) erhöht das Risiko, entdeckt und angegriffen zu werden. Weiterhin ist die Geschwindigkeit ein wesentlicher Faktor, einem erkannten Piratenangriff auszuweichen und geeignete Ausweichmanöver zu fahren.

Segelyachten unter Motor und Segeln sind mit ihren geringen Geschwindigkeiten und der dadurch langen Verweil-

dauer im Risikogebiet ein leichtes Ziel für Piraten. Dazu kommt noch, dass an Bord von Segelyachten Schutzmaßnahmen gegen den Beschuss, gegen das Entern und das Aufsuchen einer Zitadelle, um die Crew zu schützen, nicht geeignet oder unmöglich sind. Und auch Schusswaffen an Bord bieten gegen professionell agierende und gewaltbereite Piraten keinen wirksamen Schutz – im Gegenteil ist hierdurch eine Eskalation der Gewalt zu befürchten (auf die waffenrechtlichen Voraussetzungen für Schusswaffen an Bord wird hier nicht eingegangen).

Fahrten mit Segelyachten durch pirateriegefährdete Seegebiete sind ein extremes Risiko und sollten von verantwortungsbewussten Skippern unter allen Umständen vermieden werden.

## Fazit

Die seit 2013 erfolgreiche Verhinderung von Schiffsentführungen im Bereich des Horn von Afrika ist auf das Zusammenwirken der Operation ATALANTA, die Umsetzung der Best Management Practices, den Einsatz bewaffneter Sicherheitsdienste an Bord und die ergänzende Maßnahmen (EU Mission EUCAP Nestor) zurückzuführen. Dieses Beispiel belegt den Wert und Erfolg gemeinsamer Maßnahmen im Bereich der maritimen Sicherheit. Da die Bedrohung aber weiterhin in diesen Gewässern vorhanden ist, gilt es in den Anstrengungen nicht nachzulassen. Ernstzunehmen ist ferner das seit 2013 verstärkte Auftreten der Piraterie im Golf von Guinea. Hier müssen die Anliegerstaaten unterstützt werden,

um durch eine wirksame Küstenwache die Piraterie, die hier größtenteils in den Küstenmeeren stattfindet, zu unterbinden.

Die Bundespolizei erfüllt die ihr obliegenden Aufgaben mit Engagement und in enger Zusammenarbeit mit Reedereien, Partnerbehörden und maritimen Organisationen und leistet damit ihren Beitrag zur Erhöhung der maritimen Sicherheit.

Das Piraterie-Präventionszentrum und der maritime Dauerdienst der Bundespolizei sind rund um die Uhr zu erreichen unter:

**Telefon: +49 4561 4071 555**

**E-Mail: [bpol.see.ppz@polizei.bund.de](mailto:bpol.see.ppz@polizei.bund.de)**

Quellenangaben:

Europäische Kommission, Gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat für einen offenen und sicheren globalen maritimen Bereich: Elemente einer Strategie der Europäischen Union für maritime Sicherheit, Brüssel 6. März 2014

Drucksache 17/92378 Deutscher Bundestag, vom 10. April 2012, Kleine Anfrage von Abgeordneten der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum bewaffneten Schutz von Handelsschiffen unter deutscher Flagge

Verband deutscher Reeder, Zahlen und Fakten der deutschen Seeschifffahrt, 03/2013

ICC International Maritime Bureau/Oceans Beyond Piracy, The Human Cost of Somali Piracy 2011, herausgegeben im Juni 2012, dieser Bericht liefert Zahlen und Fakten zu den Opfern von Piratenangriffen und zeigt deutlich die brutalen Bedingungen denen Schiffscrews als Geiseln somalischer Piraten ausgesetzt sind.

BMP, Best Management Practices for Protection against Somalia based Piracy, Version 4, herausgegeben im August 2011, Suggested Planning and Operational Practices for Ship Operators, and Masters of Ships Transiting the High Risk Area

IMO, MSC.1/Circ.1443 vom 25. Mai 2012, Interim Guidance to Private Maritime Security Companies providing Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area

Sebastian Bruns, Kerstin Petretto und David Petrovic, Maritime Sicherheit, 2013

Verband deutscher Reeder, Zeitschrift Deutsche Seeschifffahrt, diverse Ausgaben von 2010 bis 2014.





## Die Debatte um den Wassersport geht weiter

Im Mai dieses Jahres informierten wir an dieser Stelle über das neue Bundesgebührengesetz und die Folgen für die Sportschiffahrt. Die Absicht, für die Nutzung der Bundeswasserstraßen künftig von den Sportbootfahrern 65 Millionen Euro pro Jahr zu kassieren, wurde Mitte November von der parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Katherina Reiche (CDU), bekräftigt. Von ihr wurde erstmalig ein Termin für die Einführung der Maut genannt: August 2018. Weitere Informationen über die Umsetzung des Vorhabens gibt es vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nicht.

Aus dem Ministerium wurde aber im Oktober bekannt, dass in Kürze das von der Bundesregierung angekündigte „Wassertourismuskonzept“ veröffentlicht werde.

Wenn dieses Konzept vorliegt, werden wir Wassersportler vermutlich endlich wissen, in welchem Umfang der Bund die zu „Sonstigen Gewässern“ zurückgestuften Wasserstraßen erhalten will. Der Fortbestand von mehr als einem Drittel des gesamten Wasserstraßennetzes ist in Frage gestellt, seit das BMVI vorhat, im Wesentlichen nur noch Finanzmittel für diejenigen Wasserstraßen aufzubringen, auf denen die Frachtschiffahrt eine hohe Gütertonnage befördert. Bekanntlich sollen nur die Wasserstraßen der Kategorien A und B erhalten und weiter ausgebaut werden und die der Kategorie C auf dem jetzigen Erhaltungszustand bleiben. Bei den „Sonstigen Wasserstraßen“ strebt der Bund an, die Unterhaltung für den Verkehr einzustellen und sich auf Sicherungspflichten, die sich aus dem bloßen Eigentum an den Gewässern ergeben, zu beschränken.





Es sind nach wie vor Bundeswasserstraßen mit circa 2.800 Kilometer Länge, 140 Schleusen und 120 Wehre bedroht.

Im Vorfeld der Veröffentlichung des Wassertourismuskonzepts haben die dem Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) angeschlossenen Wassersportverbände, der Deutsche Boots- und Schiffbauerverband (DBSV), der Bundesverband Wassersportwirtschaft (BVWS), der Deutsche Tourismusverband (DTV) und der ADAC im September ein gemeinsames Positionspapier vorgelegt. Das Papier wurde den Mitgliedern der Bundestagsausschüsse für Sport, Tourismus und Verkehr vorgestellt.



Das Positionspapier im Wortlaut finden Sie unter [www.bvwww.org](http://www.bvwww.org)

In dem Papier wird zunächst dargestellt, dass Wassersport und Wassertourismus zu den Wachstumsbranchen gehören und vor allem im Binnenbereich wasser-touristische Wachstumschancen bestehen. Es wird in dem Papier deutlich gemacht, dass die ökonomischen Effekte weit über den unmittelbaren Umsatz mit maritimen Gütern und Dienstleistungen hinausgehen, da ganze Regionen von den Wasserstraßen profitieren.

„Deutschland“, so heißt es, „verfügt über die größte zusammenhängende Wasserfläche in Europa mit naturnahen Erlebnisräumen und damit über eine große Attraktivität auch für ausländische Touristen.“ Und weiter: „Diese positive Entwicklung gilt es abzusichern und vorhandene Wachstumspotenziale zu nutzen.“

Im Papier der Spitzenverbände wird unmissverständlich festgestellt, dass die jetzige Kategorisierung der Bundeswasserstraßen die weitere positive Entwicklung von Wassersport und Wassertourismus gefährde. Zum wiederholten Mal wird darauf hingewiesen, dass die Aufgabe der Verkehrsfunktion zudem dem Bundestagsbeschluss „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“ (Bundestagsdrucksache 16/10593) widerspreche, denn dort wurden zusätzliche Anstrengungen zur Verbesserung der maritimen Infrastruktur gefordert. Es wird befürchtet, dass sich der Bund „perspektivisch durch Entwidmung der als ‚Sonstige Wasserstraßen‘ ausgewiesenen Bundeswasserstraßen entledigen möchte, indem er sie an die Länder oder an



Die Schlei: Wird sie „Sonstige Wasserstraße“?

an alternative Betreiberorganisationen abgibt.“

Gegen eine solche Zerstückelung richtet sich die Forderung, das Bundeswasserstraßennetz im Ganzen zu erhalten. Bei einer Regionalisierung von Bundeswasserstraßen, so wird befürchtet, entstehe ein „Flickenteppich“ unterschiedlicher Betreibermodelle, „deren investive Aktivitäten allein von der Kassenlage der regionalen Akteure abhängen.“

Dass dann der vom BMVI geschätzte Finanzbedarf von jährlich 65 Millionen Euro dauerhaft aufgebracht werden könne, wird bezweifelt. Über den finanziellen Aspekt hinaus wird festgehalten, dass ein einheitliches Verkehrssystem „einer durchgängig einheitlichen Betreuung mit einheitlichen Verkehrsregeln, Schiffsfahrtsregeln sowie Bau-, Ausrüstungs- und Besetzungsregeln für die dort fahrenden Fahrzeuge“ bedarf.

Das Positionspapier mündet in diesem Teil in einer klaren Forderung an den Bundestag: „Die unterzeichnenden Verbände fordern den Gesetzgeber auf, die gesetzlichen Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die deutschen Wasserstraßen einschließlich der ‚Sonstigen Wasserstraßen‘ auch weiterhin in Gänze für Wassersport, Wassertourismus und Personenschiffahrt genutzt und weiterentwickelt werden können. Statt die Verkehrswidmung von Strecken aufzuheben, muss die Widmung den gewandelten gesellschaftlichen Erfordernissen angepasst, d.h. um ‚Erholung, Wassersport und Tourismus‘ und entsprechende ergänzende Finanzierungen erweitert werden.“

Diesem Plädoyer für den Erhalt der Bundeswasserstraßen wird man ohne weiteres zustimmen können. Der KYCD hat seit Beginn der Debatte um die Zerschlagung des Wasserstraßennetzes in der

---

Mitgliederzeitschrift, in der „segeln“ und auf diversen Veranstaltungen in diesem Sinne argumentiert. Trotzdem wirft das Positionspapier der Spitzenverbände Fragen auf. Denn in ihm wird in einem zweiten Teil ein „Plan B“ formuliert, der die organisatorische Ausgliederung aus der Verwaltung des BMVI zum Gegenstand hat.

## Löst eine Bundesstiftung oder eine Anstalt öffentlichen Rechts die Probleme?

Der „Plan B“ der Spitzenverbände sieht vor, dass eine neue bundeseinheitliche Trägerschaft gefunden wird, falls die Finanzierung aus dem Verkehrshaushalt künftig nicht mehr ausreiche. Die Aufgaben des neuen Trägers sollen sich nach der oben zitierten erweiterten Widmung der Bundeswasserstraßen bestimmen. „Zu prüfen wären etwa eine Bundesstiftung oder eine Anstalt öffentlichen Rechts (AöR), die dann ihrerseits die Verwaltung und Vermarktung der Wasserstraßen und der damit zusammenhängenden Liegenschaften des Bundes wahrnimmt.“ Im Positionspapier werden einige Anforderungen formuliert, die bei einer solchen Neugestaltung nach Auffassung der Spitzenverbände zu erfüllen wären:

**Erstens:** Die rechtlichen Voraussetzungen für den Erlass von Befahrensregelungen müssen unverändert bleiben, d.h. diese Kompetenz soll bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bleiben. Als federführende und koordinierende Verkehrsverwaltung sowie als Eigentü-

mer muss der Bund ein wesentlicher Mitträger bleiben.

**Zweitens:** Die institutionelle Einbindung der verschiedenen Interessengruppen, genannt werden „Bund, Länder, Kommunen, Gemeinden, Unternehmen, Interessenverbände“, muss gewährleistet sein.

**Drittens:** „Durch die kombinierte Verwaltung von Bundeswasserstraßen und der damit zusammenhängenden Liegenschaften müssen Synergieeffekte erreicht und Kostendeckungsbeiträge erwirtschaftet werden.“

Bei dieser Gestaltung halten die Spitzenverbände vier Vorteile für möglich:

„Durch die institutionelle Einbindung verschiedener Interessengruppen kann die Finanzierung der Wasserstraßen auf eine breitere Grundlage gestellt werden.“

„EU-Fördermittel können eingeworben werden und den finanziellen Handlungsspielraum deutlich erweitern.“

„Die Einbeziehung beteiligter Interessengruppen schafft einen gesellschaftlichen und politischen Konsens und verhindert Verzögerungen oder gar Klagen gegen Einzelmaßnahmen.“

„Eine gleichmäßige, zielgerichtete und an den individuellen Erfordernissen ausgerichtete Entwicklung der touristischen Wasserstraßen bliebe ebenso sichergestellt wie die notwendige Verknüpfung mit den Landesgewässern.“





Sind hier die, die alles bezahlen?

Auch wenn die Spitzenverbände in ihrem Papier ausdrücklich sagen, dass sie die organisatorische Ausgliederung aus der Verwaltung des BMVI nicht befürworten, wird man wohl davon ausgehen müssen, dass der „Plan B“ tatsächlich „Plan A“ ist.

Bislang ist jedenfalls in den letzten Jahren sowohl vom BMVI als auch von Parlamentariern unter der Voraussetzung argumentiert worden, dass die Mittel aus dem Verkehrshaushalt nicht reichen, um das Wasserstraßennetz in seinem heutigen Umfang weiter zu erhalten.

An den Bundestagsbeschluss „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“ (Bundestagsdrucksache 16/10593) lässt sich keiner gern erinnern. Zukunftsprojekte aus der 16. Legislaturperiode, die Geld kosten, haben in der 17. weder Unterstützung gefunden noch wurden sie fortgesetzt und bisher ist es im 18. Deut-

schen Bundestag genauso. Auch auf Seiten der Exekutive ist nach dem Wechsel von Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) zu Peter Ramsauer (CSU) im Oktober 2009 und nach der letzten Bundestagswahl dann zu Alexander Dobrindt (CSU) keine Förderung des Wassersports in Sicht.

Im Gegenteil, Themen wie Maut und Registrierungspflicht, die alle für erledigt hielten, stehen wieder auf der Tagesordnung. Auf leere Kassen beruft sich nicht nur der Bund. Länder, Landkreise und Kommunen tun das nicht anders. Die im Positionspapier erwartete Verbreiterung der Finanzierungsbasis für die Wasserstraßen ist deshalb zunächst einmal nicht nachvollziehbar. Um plausibel zu sein, müsste an dieser Stelle ein Finanzierungsmodell skizziert werden, aus dem die Beteiligung der verschiedenen Akteure deutlich wird. Hierzu wird es vermutlich bei keinem der genannten bisher irgendwelche Überlegungen geben, be-



sonders nicht bei denen aus dem öffentlichen Bereich.

Das nicht nur, weil die Finanzmittel überall knapp sind, sondern auch, weil Modelle, die zu anderen Trägerschaften führen, mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Grundgesetzänderung voraussetzen.

Artikel 89 GG bestimmt nämlich:

*„(1) Der Bund ist Eigentümer der bisherigen Reichswasserstraßen.*

*(2) Der Bund verwaltet die Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden. Er nimmt die über den Bereich eines Landes hinausgehenden staatlichen Aufgaben der Binnenschifffahrt und die Aufgaben der Seeschifffahrt wahr, die ihm durch Gesetz übertragen werden. ...“*

Bei der finanziellen und rechtlichen Ausgangslage sowie der Vielzahl der Beteiligten ist es eher unwahrscheinlich, dass eine Bundesstiftung oder eine Anstalt öffentlichen Rechts so schnell geschaffen werden könnte, dass die anstehenden Probleme in wenigen Jahren gelöst werden.

Um erfolgreich zu sein, ist die Beteiligung von Ländern, Kommunen usw. eine Grundvoraussetzung. Welche dieser Akteure die Perspektive der Spitzenverbände teilen, ist noch völlig unklar. Bevor man diverse Akteure in einen Handlungsvorschlag einplant, sollte man vielleicht einmal in Erfahrung bringen, ob sie überhaupt mitspielen wollen. Eine solche Nachfrage hat, soweit uns bekannt ist, nicht stattgefunden.

Zieht man dann noch in Betracht, dass die verkehrsrechtliche Kompetenz bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bleiben soll, so ist zunächst einmal zu befürchten, dass die Schaffung einer zusätzlichen Körperschaft die Verwaltung aufbläht, neue Kosten erzeugt, den Abstimmungsbedarf erhöht und institutionelle Entscheidungen verlangsamt.

Kaum zu erwarten ist hingegen, dass die Einbeziehung der Spitzenverbände in einen solchen Apparat einen gesellschaftlichen und politischen Konsens schafft, durch den Verzögerungen oder Klagen gegen Einzelmaßnahmen abgewandt werden. Einer solchen Erwartung liegt regelmäßig der Anspruch dieser Verbände zu Grunde, „die Segler“ oder „die Motorbootfahrer“, letztlich „den Bürger“, zu repräsentieren. Dass dies schon seit Jahren eine Selbsttäuschung ist und in unserer Gesellschaft Interessen von den jeweils Betroffenen selbständig artikuliert und gegebenenfalls auch vor Gericht vertreten werden, muss anscheinend stets auf's Neue in Erinnerung gerufen werden.

Ob es politisch und gesellschaftlich wünschenswert ist, eine staatliche, d.h. eine demokratisch legitimierte und kontrollierte Verwaltung durch eine Körperschaft zu ersetzen oder zu ergänzen, in der Verbände und Unternehmen eine wichtige Rolle spielen, die eine solche Legitimation nicht haben, ist eine über die Probleme der Wasserstraßen hinausreichende Frage. Sie bedarf einer gründlichen Abwägung, denn je nachdem, wie die Antwort ausfällt, ergeben sich unterschiedliche Vorstellungen,



auf welche Weise Interessenvertretung geschehen soll.

Im einen Fall geht es um die inhaltliche Durchsetzung von sachlichen Positionen im politischen und staatlichen Bereich mittels Dialog oder Konfliktaustragung. Das erfordert unter anderem sowohl den frühzeitigen Zugang zu Informationen, die Gesprächsbereitschaft von Entscheidungsträgern und die Einbeziehung in parlamentarische und ministerielle Anhörungen als auch die Erzeugung von öffentlichem Druck.

Im anderen Fall wird darüber hinaus das Erlangen institutionalisierter Machtpositionen, die staatliches Handeln zum Teil ersetzen, angestrebt.

Am Schluss des Positionspapiers der Spitzenverbände wird deutlich, dass es ihnen bei der Entwicklung von Lösungen für die Zukunft von Wassersport und Wassertourismus auch darum geht, ihre eigene Macht zu stärken. Die Verbände wollen nicht nur zu Recht „an der Entwicklung des Wassertourismuskonzeptes rechtzeitig und umfänglich beteiligt werden“, sondern dies gilt für sie „auch im Hinblick auf die Planung, Einrichtung und den Betrieb eines ggfs. notwendig werdenden neuen Betreibermodells, an dem die Verbände institutionalisiert beteiligt werden möchten.“

Vielleicht trägt dieser Anspruch dazu bei, dass im Positionspapier nicht ausgelotet wird, ob eine erweiterte Widmung der Bundeswasserstraßen, die neben dem Verkehr die Erholung, den Wassersport und den Tourismus einschließt, für den

Unterhalt des Wasserstraßennetzes den Zugriff auf staatliche Finanzmittel ermöglichen könnte, die nicht aus dem Verkehrshaushalt stammen. Da allmählich anerkannt wird, dass die Bedeutung des Wasserstraßennetzes nicht an den Spundwänden aufhört, sondern dass die Gewässer das Rückgrat einer nachhaltigen Entwicklung sind, durch die ganze Regionen für Bewohner, Touristen und Wirtschaft an Attraktivität gewinnen, könnte die Kooperation der entsprechenden Ministerien eventuell erheblich zur Verringerung der Schwierigkeiten beitragen.

Die in „Plan B“ vorgeschlagene Schaffung einer Körperschaft ist allerdings nicht grundsätzlich negativ zu beurteilen.

Als es in Großbritannien darum ging, die wirtschaftlich unbedeutend gewordenen Kanäle wieder zu beleben, wurde auf diesem Weg eine inzwischen mit großem Erfolg arbeitende Organisation aufgebaut. Schaut man auf ein solches Beispiel, muss man sich jedoch klarmachen, dass es dort eine völlig andere Verwaltungstradition mit ganz anderen rechtlichen Bedingungen gibt.

Die Ausführungen im Positionspapier der Spitzenverbände sind jedenfalls zu unsystematisch und zu unkonkret, um die Chancen und Risiken, die ein vergleichbares Modell in Deutschland haben könnte, begründet zu erörtern. Die Ausführungen im Positionspapier kennzeichnen an dieser Stelle eher den Anfang als das Ende einer notwendigen Diskussion.



Bild: Hans-Werner Schultz / pixelio.de



Nicht nur im Binnenbereich werden Verluste erwartet ....

Ein letzter Vorbehalt gegen das Positionspapier ergibt sich aus dessen Begrenzung auf den Binnenbereich. Diese Begrenzung ist zwar verständlich, weil die Zerschlagung des Wasserstraßennetzes vor allem die Binnenwasserstraßen betrifft und die Wassertourismusbranche im wesentlichen Verluste im Binnenland erwartet.

Gleichwohl ist diese Perspektive zu eng. Bedroht sind auch die Nebenflüsse der Unterelbe, die Eider, die Schlei und generell werden die Entscheidungen über die Kriterien für den Erhalt von Wasserstraßen, über die zukünftige Trägerschaft, über Maut, Registrierung



... auch im Umfeld und „Hinterland“ der großen Yachthäfen an Nord- und Ostsee droht „Kahlschlag“ im Service-, Handels- und Dienstleistungssektor.

und Kennzeichnungspflicht die Segler und Motorbootfahrer an Nord- und Ostsee genauso treffen wie diejenigen im Binnenland.

Auch wenn das Positionspapier nicht in allem Zustimmung findet, ist seine Signalwirkung wichtig. Der Präsident des DOSB Alfons Hörmann brachte die Kernaussage auf einen Satz: „Aus dem Erhalt und Ausbau des derzeitigen Wasserstraßennetzes darf sich der Bund nicht zurückziehen.“



## Wollen Sie einmal gefahrlos in Seenot geraten? Wollen Sie Ihre Rettungsweste testen? Leckabdichtung oder Feuerlöschchen üben?

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 vom 13. - 14.03. und 06. - 07.11. 2015.

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.

Wassereinbruch 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).



## Der KYCD auf der hanseboot

Auf der 55. hanseboot in Hamburg präsentierten 557 Aussteller vom 25. Oktober bis zum 2. November dem Publikum ihre Produkte und Dienstleistungen. Im Obergeschoss der Halle B3 stellten sich, wie schon im Vorjahr, Vereine und Verbände vor.

Der KYCD war mit einem doppelgleisigen Konzept dabei, einem Info-Stand und einer Aktionsfläche.

An unserem Info-Stand kamen viele Mit-



glieder zu einem Klönschnack bei einer Tasse Kaffee vorbei, erzählten von ihren Sommertörns und unterhielten sich über ihren Club.

Mindestens ebenso viele Besucher kamen jedoch mit gezielten Fragen zu uns. Das Messteam des KYCD bot eine qualifizierte Beratung an. Am Stand entwickelten sich zum Teil intensive Gespräche. Wir berieten über die angemessene Ausrüstung in verschiedenen Seegebieten, stellten die besondere Qualität unserer Sicherheitstrainings in Neustadt, der Workshops im Maritimen Zentrum der Flensburger Fachhochschule und der bordmedizinischen Seminare dar.

Bei der Planung einiger längerer Törns leistete unser Team Unterstützung. Vereine sprachen mit uns über Kooperationsmöglichkeiten oder ihre Mitgliedschaft im KYCD.

Leider war jedoch auch auf dieser Messe zu bemerken, dass die Bereitschaft der Wassersportler, sich für ihre Belange einzusetzen, äußerst gering ist. Maut, Registrierungs- und Kennzeichnungspflicht, die nach wie vor drohende Zerschlagung des Wasserstraßennetzes oder die aus der Errichtung von Offshore Windparks folgenden Verkehrsprobleme in Nord - und Ostsee sind augenscheinlich für die meisten noch immer keine Themen geworden. Kam das Gespräch dennoch auf diese Punkte, war schnell ein resignatives „das müsse man nehmen, wie es komme, zu ändern sei daran sowieso nichts“ zu hören. Der KYCD wird die öffentliche Auseinandersetzung um diese Themen künftig stärker führen, denn ohne die Eigenaktivität der Wassersportler werden die negativen Entwicklungen nicht zu stoppen sein.

Den Schwerpunkt unseres Messauftritts bildete in diesem Jahr die Aktionsfläche. An jedem Tag boten wir auf ihr vier Veranstaltungen an. Mit ihnen gaben wir nicht nur einen Einblick in die Tätigkeiten des KYCD, sondern wir luden das Publikum ein, sich aktiv zu beteiligen. Mehrere „Schnupperkurse“ regten das Interesse an unseren Seminarangeboten an. Die Resonanz auf die Veranstaltungen war unterschiedlich. Die Themen aus dem Bereich der Interessenvertretung waren auch hier das Schlusslicht. Überraschend schlecht angenommen wurde ebenfalls das Angebot Wiederbelebung, Atemwegssicherung und das Rearming Unterkühlter praktisch zu üben. Besser besucht waren die Veranstaltungen zu Seeunfällen und ihrer Verhinderung oder Bekämpfung.



Die Spitzengruppe bildeten schließlich „Mal wieder Hafenkino: Anlegen und andere Manöver“, die Übungen am Mini-Simulator der FH Flensburg unter dem Titel „Ungleiche Partner – Die Begegnung von Sport- und Handelsschiffahrt. Sind Konflikte unumgänglich?“ und der Schnupperkurs zur Motorenkunde.

Diejenigen, denen die kleine Motorenkunde auf der Aktionsfläche nicht reichte, konnten dann am zweiten Messewochenende gleich einen zweitägigen „Schrauberkurs“ besuchen, den der KYCD in Kooperation mit der Segelschule Well Sailing und dem DEKRA-Sachverständigen Jo Becker als Referenten durchführte.

Im Verlauf der Messe waren die Besucherzahlen stark schwankend. Insgesamt besuchten in diesem Jahr 76.000 Menschen das Ausstellungsgelände. Stand und Aktionsfläche des KYCD waren in der zweiten Hälfte deutlich



*Die richtige Antwort auf unsere Preisfrage aus der „segeln“, Heft 10, die wieviele hanseboot 2014 stattfindet, lautete: die 55. hanseboot.*

*Das Messeteam konnte einige Gewinner der 100 verlostten Eintrittskarten am Stand begrüßen.*

besser besucht als während der ersten. Wie immer, war festzustellen, dass die Obergeschosse der Ausstellungshallen weniger Menschen anzogen als das Parterre. Die interne Werbung der Hamburg Messe für das, was oben stattfindet, hat noch viel Verbesserungspotential.

Im Ganzen ziehen wir trotzdem eine für den KYCD erfolgreiche „hanseboot“-Bilanz.

### **hanseboot sackt auf Platz 3 ab**

Obwohl in vielen Details zum Messekonzept und auch hinsichtlich der Werbung einiges Positives zur gerade zu Ende gegangenen hanseboot zu vermelden ist, die Besucher halten sich immer noch deutlich zurück.

Aktuell ist die hanseboot im „nicht offiziellen Ranking“ bei den Besucherzahlen auf Platz 3 bei den deutschen Bootsmessen zurückgefallen. Die Messe Hamburg gibt 76.000 Besucher an (das sind gegenüber dem Vorjahr minus 5 Prozent) und gewinnt somit nach der boot in Düsseldorf (248.000 Besucher) und Interboot in Friedrichshafen (86.200 Besucher) nur die Bronzemedaille. Gefolgt von Berlin (2013: 37.260 Besucher) und der Boatfit in Bremen (10.982 Besucher, allerdings an nur drei Tagen!).

#### Impressum

Mitgliedsheft 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 Mitgliedsheftes im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Geschäftsstelle: Neumühlen 21, 22763 Hamburg,

Tel.: 040 741 341 00, Fax: 040 741 341 01

E-Mail: [info@kycd.de](mailto:info@kycd.de), Internet: [www.kycd.de](http://www.kycd.de)

Bankverbindung: Deutsche Bank AG,  
BLZ 200 700 24, Konto 0 800 607

Vereinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigt:

Bernhard Gierds (Vorsitzender)

Dr. Joachim Heße (Stellvertreter)

Dr. Brigitte Clasen (Stellvertreterin)

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 Mitgliedsheft 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.

Gerichtsstand ist Hamburg.





## Medizin - Seminare des KYCD

**Stuttgart: 28.02 - 01.03.2015 / Hamburg: 28.03. - 29.03.2015**

### **Intensivkurs mit praktischen Übungen zum Umgang mit Verletzungen und Erkrankungen an Bord.**

Fachärzte und Lehrrettungsassistenten, alle erfahrene Seesegler, werden den Teilnehmern einen Ablaufplan für den Umgang mit Situationen vorstellen, die auf See medizinisches Handeln erfordern. Ausführlich wird dann mit den Teilnehmern die an Bord von Fall zu Fall mögliche Versorgung erarbeitet und geübt.

Das Programm geht von den besonderen Anforderungen auf See aus, es unterscheidet sich deshalb deutlich von einem Erste-Hilfe-Kurs der Hilfsorganisationen und baut auf diesem auf.

Das Ziel ist, Wassersportlern Kenntnisse und Fähigkeiten zu vermitteln, mit deren Hilfe sie einen Erkrankten oder Verletzten in den vielen einfachen Fällen des Bordalltags ausreichend versorgen können und mit deren Hilfe sie in den wenigen schweren Fällen aktiv dazu beitragen, dass der Patient die Zeit, bis professionelle Hilfe erreicht

wird, besser übersteht. Zu den Themen der beiden Tage gehören u.a.: Sinnvolle diagnostische Verfahren und Hilfsmittel; Wiederbelebung; „Rewarming“ Unterkühlter; Versorgung von Wunden; Medikamentenkunde; Zahnversorgung; Funkärztliche Beratung; Bordapotheke und Verbandskasten.

Gäste sind herzlich willkommen.

#### **Kostenbeitrag:**

**Für KYCD-Mitglieder: Euro 130,-**

**Für Nicht-Mitglieder: Euro 180,-**

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).





## Zahlung der Mitgliedsbeiträge 2015

Gemäß Beitragsordnung vom 02. März 2013 des KYCD ist zum 01.01.2015 die Zahlung der Jahresmitgliedsbeiträge fällig. Die Beitragsordnung gibt vor, dass der Mitgliedsjahresbeitrag von inländischen Mitgliedern per Bankeinzug geleistet wird. Den fälligen Jahresbeitrag wird der KYCD Anfang Januar per SEPA Lastschriftmandat bei den Mitgliedern einziehen.

Sollten Mitglieder noch kein SEPA Lastschriftmandat erteilt haben, bitten wir, dieses kurzfristig mit dem nebenstehenden Formular nachzuholen.

Ausländische Mitglieder und Mitglieder, mit denen der Club eine andere Zahlungsweise vereinbart hat, bitten wir, den fälligen Jahresbeitrag Anfang Januar 2015 zu überweisen.

Die Überweisungen sind auszustellen auf:

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.,  
Deutsche Bank AG,  
BIC: DEUTDE33HAN  
IBAN: DE48 2007 0024 0080 0607 00  
Betrag: (entsprechend der Übersicht),  
Verwendungszweck: Ihr Name,  
Ihre Mitgliedsnummer.

Für den Fall der nicht rechtzeitigen Beitragszahlung weisen wir darauf hin, dass für jede erforderliche Mahnung eine Mahngebühr in Höhe von mindestens € 5,00 erhoben wird.

Der Jahresbeitrag 2015 beträgt:

- € 48,00  
für ordentliche Mitglieder,  
die natürliche Personen sind,

- € 36,00  
für ordentliche Mitglieder,  
die natürliche Personen sind und  
einem Verein angehören,  
der selbst Mitglied des KYCD ist,

- € 36,00  
für ordentliche Mitglieder,  
die am Tag des Inkrafttretens der o.g.  
Beitragsordnung auf Grund ihrer  
Mitgliedschaft in einem anderen  
Wassersportverein einen verminderten  
Beitrag zahlen,

- € 24,00  
für jugendliche Mitglieder.

Wir weisen darauf hin, dass der KYCD gemäß Beitragsordnung keine Zahlungsaufforderungen und Beitragsrechnungen verschickt. Wenn Sie als Mitglied die Übersendung einer Beitragsrechnung wünschen, teilen Sie uns dieses bitte kurzfristig formlos per Fax oder Briefpost mit.



Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

**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 und Name (Kontoinhaber)

\_\_\_\_\_  
Straße und Hausnummer

\_\_\_\_\_  
Postleitzahl und Ort

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

\_\_\_\_\_  
IBAN

\_\_\_\_\_  
Datum, Ort und Unterschrift

Bitte einsenden an:

\_\_\_\_\_  
Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V., Neumühlen 21, 22763 Hamburg



# Anmeldung zur Mitgliedschaft

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

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

Straße ..... PLZ, Ort .....

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

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

Webadresse .....

48,00 € Jahresbeitrag

36,00 € Jahresbeitrag Für Mitglieder eines Vereins, der beim KYCD e.V. Mitglied ist

24,00 € Jahresbeitrag Für Jugendliche

Mein Fahrtgebiet:  Ostsee  Nordsee  Mittelmeer  Hochsee  Bodensee  Binnen

Ich bin:  Yachteigner  Motor  Segel  Mitsegler  Charterer  Nicht aktiv

Mein Heimathafen .....

---

Ort, Datum Unterschrift

Lauf 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 01





<b>Flagge</b>	22 cm x 35 cm	8,00 €	Anzahl.....
	30 cm x 45 cm	9,50 €	Anzahl.....
<b>Anstecknadel</b>	Flagge des KYCD, feinvergoldet, als Nadel	12,50 €	Anzahl.....
<b>Clubkrawatte</b>	in dunkelblau mit der Flagge des KYCD als Muster, aus reiner Seide	24,00 €	Anzahl.....
<b>Stoff-Aufnäher</b>			
<b>Flagge des KYCD</b>	farbig, 50 mm x 25 mm	2,00 €	Anzahl.....
<b>KYCD-Cap</b>	100% Baumwolle, Universalgröße, blau mit Druckverschluß, gestickte Flagge des KYCD	15,00 €	Anzahl.....
<b>KYCD-Mütze</b>	100% Baumwolle, Universalgröße, blau mit gestickter Flagge des KYCD	15,00 €	Anzahl.....

## Astronomische Navigation – ... nicht nur zum Ankommen

2. überarbeitete Auflage



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

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.....

Der Kostenbeitrag für Herstellung und Versand der gedruckten Exemplare:  
Euro 5,- pro Exemplar für Mitglieder (für Nichtmitglieder Euro 10,-).

Alle genannten Preise ggf. inklusive MwSt. zzgl. Versandkosten. Wir wählen generell die günstigste Variante für den Versand (Brief, Paket, Päckchen). Mitglieder können die Info-Broschüren im Internet kostenlos heruntergeladen, bitte Passwort anfordern.

- Zahlung per Bankeinzug
- Zahlung per Vorkasse nach Erhalt der Auftragsbestätigung/Rechnung (jeweils zuz. der Versandkosten):

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

**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.**



Seekarten klassisch + digital · elektronische Navigation  
Nautische Bücher · Sicherheitsausrüstung

### Der Countdown läuft !

Schnell noch die aktuellsten Seekarten -  
und dann auf  
zu Ihrem  
Traumziel.



**SEEKLAR FÜR IHREN TRAUMTÖRN !**

Besuchen  
Sie uns zur  
**boot**  
Düsseldorf  
17.-25.01.2015



**HanseNautic**

HanseNautic GmbH  
Herrengraben 31  
20459 Hamburg  
040-374842-0

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

Sein Einsatz ist  
unbezahlbar.  
Deshalb braucht  
er Ihre Spende.



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

# KYCD - Partner

**Bei den KYCD-Partnern erhalten die Mitglieder eine Vielzahl von Vergünstigungen auf Produkte und Dienstleistungen.**

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



**Elvstrøm Sailpoint**

Becker Segel | Mehlybydiek 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 04642-92 54 00



**Captain Reents®**

Yachtpflegeprodukte

- von Yachteignern für Yachteigner entwickelt -

Captain Reents GmbH  
Postfach 5703, 24119 Kronshagen  
Tel.: 0431/54 69 70 32, Fax: 0431/54 58 213  
[www.captain-reents.de](http://www.captain-reents.de)

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](http://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](http://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](http://www.proyacht.de)