

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Club-Magazin 3/2016

Leinen los!



www.kbwa-agentur.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



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, 23'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 | Mehilbydiek 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



Editorial	Seite 4
Steht ein Windpark im Wege ...	Seite 5
Noch einmal: Mecklenburg-Vorpommerns Planungen im Küstenmeer – Teilerfolg für die Sportschifffahrt	Seite 13
Befürchtungen werden wahr - zum „Wassertourismuskonzept“ des Bundesverkehrsministers	Seite 19
KYCD – Sicherheitsseminar in Neustadt	Seite 29
KYCD – Medizinseminar in Kiel	Seite 30
Anmeldung zur Mitgliedschaft	Seite 31
BOATFIT Bremen – Ich habe fertig ...	Seite 32
Impressum	Seite 32
Der KYCD-Shop	Seite 33
KYCD-Workshop: Praktische Übungen im Schiffsführungssimulator in Flensburg	Seite 35
Titelfoto: Madeira, Dr. Hesse	





Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

fast alle, die ihren Ferientörn bereits hinter sich haben, vermissen einen heiteren Sommer. Manch eine Reise auf Nord- oder Ostsee wurde in den letzten Wochen abgekürzt. „Wolkig“, „unbeständig“, „uneinladend“ oder ähnlich lauten die Auskünfte, weshalb sich unterwegs nicht auf jeder Yacht eine fröhliche Stimmung verbreitete. Auch das vor ihnen liegende Club-Magazin ist leider nicht dazu angetan, die Begeisterung wiederzubeleben:

Am 30. Juni veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sein seit langem angekündigtes „Wassertourismuskonzept“. Die geplanten Vorhaben werden in etlichen traditionellen Revieren die Befahrbarkeit einschränken. Die Umsetzung der angekündigten Maßnahmen wird dort Häfen und Vereinen die Existenzgrundlage entziehen. Erholung und Sport auf dem Wasser werden nicht mehr frei zugänglich sein, denn ab 2019 sollen Sportbootgebühren erhoben werden. Auf den Seiten 19 bis 28 lesen Sie weiteres.

Auch der Artikel über die Befahrensregelungen für die OWP berichtet von einem Rückschritt. Nachdem 2014 nach Gesprächen der Wassersportverbände mit Betreibern, BSH und WSV für den Windpark „Baltic 1“ eine Lösung gefunden war (die Verfügung von 2012 wurde geändert), die für weitere OWP in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone das Muster abgeben sollte, ist für „Baltic 2“ nun doch eine unangemessen restriktive Befahrensregelung erlassen worden. Mal abgesehen davon, dass einige andere Windparks (immer noch) nicht befahren werden dürfen.

Keinen Grund zur Freude gibt schließlich die vor einigen Wochen bei uns eingegangene Nachricht vom Aus der „BOATFIT“ in Bremen (siehe Seite 32). Der Club hat dadurch einen beliebten Messeort verloren, auf dem er sich mit Stand, Workshops und Bühnenveranstaltungen immer wieder erfolgreich vorstellte.

Es bleibt als heller Streifen in diesem Heft somit der Bericht (ab Seite 13) über die Ergebnisse unseres Engagements in Mecklenburg-Vorpommern.

Mast- und Schotbruch

Ihr KYCD-Vorstand



Windpark Baltic I
Foto: EnBW

Steht ein Windpark im Wege ...

Der Ausbau der Windenergie ist ein erklärtes Ziel der Bundesregierung. Dabei kommt der Errichtung von Offshore-Windparks (OWP) in der Nord- und Ostsee eine Schlüsselposition zu.

Fahrtenskipper in Nord- und Ostsee können ein Lied davon singen, haben sie doch bereits heute gerne mal auf ihrer Route in Nord- oder Ostsee einen Windpark „im Wege“, sei es ein im Bau oder schon in Betrieb befindlicher. Und gerne stellt sich dann die Frage, ob und wie der Windpark be- oder durchfahren werden darf.

Um die Nutzung der Windenergie auf See gefahrlos zu ermöglichen und gleichzeitig einen sicheren Schiffsverkehr zu gewährleisten ist als Verkehrsbehörde die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), Außenstellen Nord und Nord-West, zuständig.

Diese Außenstellen kümmern sich auch um die – speziell für Freizeitskipper – so wichtigen und interessanten Befahrensregelungen von OWP's.

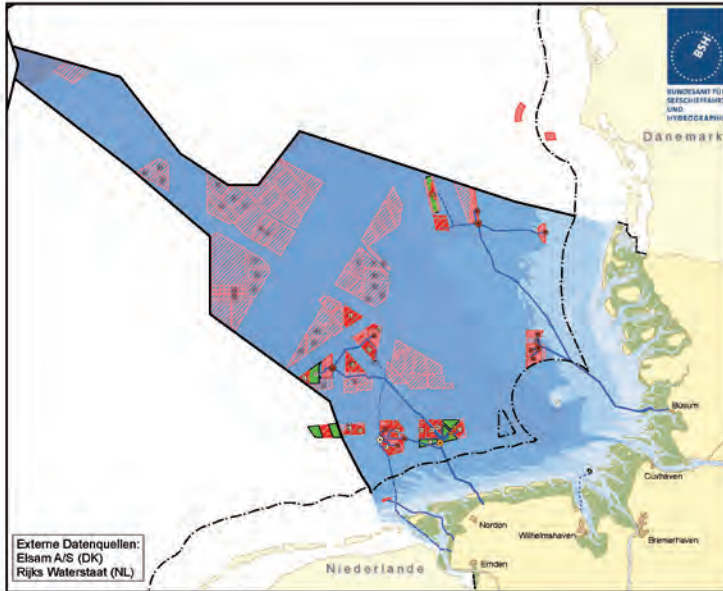
OWP's im Bau

Grundsätzlich erstreckt sich um die Windparkgebiete herum in einem Abstand bis 500 Meter eine Sicherheitszone, die während der Bauphasen von keinen Fahrzeugen (außer Fahrzeugen für den Bau und die Versorgung der Baustelle) befahren werden darf.

Die Absicherung der Bauarbeiten bei der Errichtung von Windparkgebieten erfolgt auf vielfältige Weise. Verkehrssicherungsschiffe, Verkehrsbeobachtung sowie die Kennzeichnung der Baustelle durch Tonnen und mittels AIS geben der Schifffahrt die erforderliche nautische Unterstützung.



Unvollständige Übersicht der geplanten, im Bau und in Betrieb befindlichen OWP's in der Nordsee



Offshore Windparks

- in Betrieb
- im Bau
- genehmigt
- beantragt

Plattformen

- Umspannplattform, in Betrieb
- Umspannplattform, im Bau
- Umspannplattform, genehmigt
- Umspannplattform, beantragt
- Konverterplattform, in Betrieb
- Konverterplattform, im Bau
- Konverterplattform, genehmigt
- Konverterplattform, beantragt

Netzverbindungen

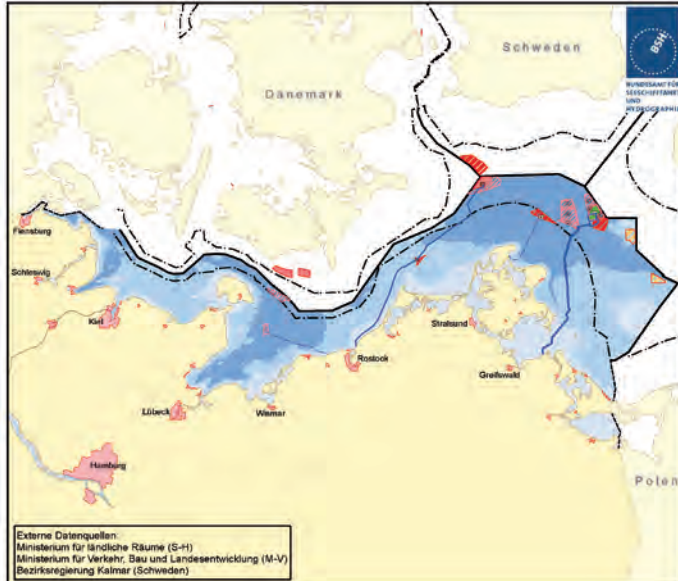
- in Betrieb
- im Bau
- genehmigt
- beantragt

Grenzen

- Festlandssockel/AWZ
- 12-Seemeilenzone/Küstenmeer
- Internationale Grenze

Geodätisches Datum: WGS 84
 Kartenprojektion: Mercator (54°N)
 BSH / M5 - 07.06.2016

in der Ostsee



Offshore Windparks

- in Betrieb
- im Bau
- genehmigt
- beantragt
- nicht genehmigt

Energie-Plattformen

- Umspannplattform, in Betrieb
- Umspannplattform, im Bau
- Umspannplattform, genehmigt
- Umspannplattform, beantragt

Netzverbindungen

- in Betrieb
- im Bau
- genehmigt
- beantragt

Grenzen

- Küstenmeer
- Festlandssockel / AWZ
- Internationale Grenze

Geodätisches Datum: WGS 84
 Kartenprojektion: Mercator (54°N)
 BSH / M5 - 10.06.2016

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Im Zuge des Aufbaus von Windparks auf See sind außerdem umfangreiche Kabellegearbeiten für die Ableitung des erzeugten Stroms, die Datenübertragung und für die Vernetzung der Anlagen erforderlich. Gleichzeitig entstehen Umspänn- und Versorgungsplattformen. Auch diese Maßnahmen haben Einfluss auf die Sicherheit der Navigation und erfordern die besondere Aufmerksamkeit der Schiffsführungen.

Grundsätzlich gilt:

- Während der Errichtungsphase ist das Befahren des Windparks und der eingereichten Baustelle für alle Fahrzeuge nicht gestattet.
- Baugebiete werden in den amtlichen Veröffentlichungen (Bekanntmachungen für Seefahrer / BfS), Nachrichten für Seefahrer / NfS) bekannt gemacht.
- Den Anweisungen der in den Baugebieten tätigen Verkehrssicherungsfahrzeuge ist Folge zu leisten.

OWP's in Betrieb

Für in Betrieb befindliche Windparks erlässt die GDWS Regeln für das Befahren der Sicherheitszonen mit Fahrzeugen, die kleiner als 24 Meter sind. Dieses ist besonders für die Führer von Sportfahrzeugen wichtig, die sonst unter Umständen große Umwege fahren müssten. Diese Vorschriften werden in der Form von Allgemeinverfügungen für das Befahren von Windparks erlassen.

Grundsätzlich gilt:

- Bei errichteten und in Betrieb befindlichen Windparks werden die Voraussetzungen für das Befahren der Sicherheitszonen für Fahrzeuge unter 24 Meter Länge durch eine Allgemeinverfügung der GDWS geregelt. Nur dann darf der Windpark bzw. die Sicherheitszone befahren werden.

Die Hauptaussagen in den bereits vorliegenden bzw. veröffentlichten Allgemeinverfügungen, sowohl für die Sicherheitszonen, als auch für die Windparks selber, sind nachfolgend aufgeführt:

NORDSEE

ALPHA VENTUS

Dieser anfangs „Offshore-Windpark Borkum West“ oder „Testfeld Borkum West“ genannte Offshore-Windpark ist der erste in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone, der in Betrieb ging.

Die 12 Windenergieanlagen befinden sich 43 bis 45 Kilometer nordnordwestlich der Insel Borkum in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee, also außerhalb der 12-Seemeilen-Grenze. Die Wassertiefen betragen hier, je nach Tide, etwa 27-30 Meter.

Die Allgemeinverfügung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest aus dem Jahre 2010, die 2013 bis auf Widerruf verlängert worden ist, besagt, dass das Befahren der Sicherheitszone



nicht gestattet ist. Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge die der Forschung, Errichtung, Wartung, Versorgung und dem Betrieb der Anlagen dienen oder zu Bergungs- und Rettungszwecken eingesetzt werden.

BARD OFFSHORE I

Der Offshore-Windpark mit 80 Windenergieanlagen steht auf einer Fläche von rund 59 km² ca. 89 km nordwestlich der Insel Borkum und 126 km westnordwestlich Helgoland bei Wassertiefen von ca. 39 bis 41 Metern.



Foto: Wikipedia / „A lot of wind“

Das Befahren der erweiterten Sicherheitszone um den Offshore-Windpark sowie der Konverterplattformen „BorWin alpha“ und „BorWin beta“ ist nicht gestattet; ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge und Geräte, die der Errichtung und Ausrüstung des Vorhabens dienen oder zur Erfüllung und Kontrolle der Einhaltung der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen eingesetzt werden.

BUTENDIEK

Der Offshore-Windpark mit 80 Windenergieanlagen liegt ca. 35 km vor der Westküste des nördlichen Schleswig-Holstein, in Höhe von Sylt, in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone der Nordsee.

Es gilt folgende Regelungen aus der Allgemeinverfügung vom April 2016:

Im Zeitraum vom 01. Oktober bis 30. April ist das Befahren der Sicherheitszone des Windparks „Butendiek“ untersagt.

Vom 01. Mai bis 30. September eines Jahres kann die Sicherheitszone unter den nachgenannten Bedingungen von Fahrzeugen, deren Rumpflänge 24 Meter nicht übersteigt, befahren werden:

- a) Das Befahren der Sicherheitszone erfolgt ausschließlich zum Zweck einer direkten Durchfahrt.
- b) Das Befahren der Sicherheitszone ist nicht gestattet:
 - bei Sichtweiten unter 1.000 m,
 - bei Dunkelheit,
 - bei Windstärken von 6 Bft. und mehr.
- c) Das Ankern im Windpark sowie Anlegen und Festmachen an Anlagen des OWP, schwimmenden Einrichtungen oder Tonnen ist nicht gestattet.
- d) Der Einsatz von Grund-, Schlepp- und Treibnetzen oder ähnlichen Fischereigeräten innerhalb der Sicherheitszone ist untersagt.

Ausnahmen von den Buchstaben a) bis d) bestehen für Fahrzeuge und Geräte, die der Reparatur oder Ausführung des Vorhabens dienen oder zur Erfüllung und Kontrolle der Einhaltung der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen und Auflagen eingesetzt werden.

GLOBAL TECH 1

Der Windpark mit 80 Windenergieanlagen befindet sich ca. 93 Kilometer nordwestlich der Insel Juist auf einer Fläche von 41 km² bei Wassertiefen von 39 bis 41 Metern in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone der Nordsee. Zurzeit ist er der am weitesten von der Küste entfernte Offshore-Windpark.



Foto: Global Tech / Henthorn

Gemäß Allgemeinverfügung vom Mai 2016 ist das Befahren der Sicherheitszone vom 01. Oktober bis 30. April untersagt.

Vom 01. Mai bis 30. September kann die Sicherheitszone unter den nachgenannten Bedingungen von Fahrzeugen, deren Rumpflänge 24 Meter nicht übersteigt, befahren werden:

a) Das Befahren der Sicherheitszone erfolgt ausschließlich zum Zweck einer direkten Durchfahrt.

b) Das Befahren der Sicherheitszone ist nicht gestattet:

- bei Sichtweiten unter 1.000 m,
- bei Dunkelheit,
- bei Windstärken von 6 Bft. und mehr.

c) Das Ankern im Windpark sowie Anlegen und Festmachen an Anlagen des OWP, schwimmenden Einrichtungen oder Tonnen ist nicht gestattet.

d) Der Einsatz von Grund-, Schlepp- und Treibnetzen oder ähnlichen Fischereigeräten innerhalb der Sicherheitszone ist untersagt.

Ausnahmen von den Buchstaben a) bis d) bestehen für Fahrzeuge und Geräte, die der Reparatur oder Ausführung des Vorhabens dienen oder zur Erfüllung und Kontrolle der Einhaltung der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen und Auflagen eingesetzt werden.

MEERWIND SÜD OST

Der Offshore-Windpark mit 80 Anlagen liegt nördlich der Insel Helgoland in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone in der Nordsee. Direkt nördlich liegt das Baufeld des Windparks „Nordsee Ost“, mit dem eine gemeinsame Sicherheitszone im 500-Meter-Abstand um die äußeren Bauwerke besteht.

Die Allgemeinverfügung aus dem September 2015 untersagt das Befahren der Sicherheitszone. Ausgenommen sind Fahrzeuge und Geräte, die der Reparatur oder Ausführung des Windparks dienen oder zur Erfüllung und Kontrolle der Einhaltung der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen eingesetzt werden.



NORDSEE OST

Der Windpark Nordsee Ost mit 48 Windenergieanlagen liegt rund 30 km nordwestlich der Insel Helgoland und 35 Kilometer westlich der Insel Amrum und umfasst eine Fläche von 35 km² bei Wassertiefen von durchschnittlich 25 Metern. Er hat eine gemeinsame Sicherheitszone mit dem südlich gelegenen Windpark „Meerwind Süd Ost“.



Foto: RWE Innogy

Auch hier gilt, dass das Befahren der Sicherheitszone gemäß Allgemeinverfügung aus dem November 2015 untersagt ist. Ausgenommen sind Fahrzeuge und Geräte, die der Reparatur oder Ausführung des Windparks dienen oder zur Erfüllung und Kontrolle der Einhaltung der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen eingesetzt werden.

DAN TYSK

Der Offshore-Windpark DanTysk mit 80 Windenergieanlagen liegt rund 70 km westlich der Insel Sylt in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone und umfasst eine Fläche von 71 km² bei Wassertiefen von 21 bis 31 Metern. Die Windenergieanlage mit der Nummer DT 22 gilt als der nördlichste Landpunkt Deutschlands.



Foto: DanTysk Offshore Wind GmbH, Ulrich Wirwa

Die Allgemeinverfügung vom Juni 2016 gibt vor, dass das Befahren der Sicherheitszone vom 01. Oktober bis 30. April untersagt ist.

Vom 01. Mai bis 30. September kann die Sicherheitszone unter den nachgenannten Bedingungen von Fahrzeugen, deren Rumpflänge 24 Meter nicht übersteigt, befahren werden:

- a) Das Befahren der Sicherheitszone erfolgt ausschließlich zum Zweck einer direkten Durchfahrt.
- b) Das Befahren der Sicherheitszone ist nicht gestattet:
 - bei Sichtweiten unter 1.000 m,
 - bei Dunkelheit,
 - bei Windstärken von 6 Bft. und mehr.
- c) Das Ankern im Windpark sowie Anlegen und Festmachen an Anlagen des OWP, schwimmenden Einrichtungen oder Tonnen ist nicht gestattet.
- d) Der Einsatz von Grund-, Schlepp- und Treibnetzen oder ähnlichen Fischereigeräten innerhalb der Sicherheitszone ist untersagt.

Ausnahmen von den Buchstaben a) bis d) bestehen für Fahrzeuge und Geräte, die der Reparatur oder Ausführung des Vorhabens dienen oder zur Erfüllung und Kontrolle der Einhaltung der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen und Auflagen eingesetzt werden.

OSTSEE

BALTIC I

„EnBW Baltic 1“ ist der erste deutsche kommerzielle Offshore-Windpark in der Ostsee. Er liegt 16 km vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns, nördlich der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst innerhalb der 12-Seemeilen-Zone.



Foto: Martin Doppelbauer / Wikimedia

Der Windpark besteht aus 21 Windenergieanlagen und einer Umspannplattform.

Die Allgemeinverfügung vom Januar 2012 wurde im Mai 2014 geändert. Es gilt jetzt folgendes:

- Das Befahren erfolgt unter besonderer Beachtung der Regeln einer guten Seemannschaft und mit entsprechender Sorgfalt

- Das Befahren ist nur bei einer Sichtwei-

te größer als 500 Meter und bis zu einer Windstärke von 8 Bft. gestattet.

- Der Einsatz von Grund-, Schlepp- und Treibnetzen oder ähnlichen Fischereigeräten innerhalb der Sicherheitszone ist untersagt.

- Das Ankern im Windpark sowie Anlegen und Festmachen an Anlagen des OWP ist nicht gestattet.

BALTIC II

Der Windpark „EnBW Baltic 2“ (ehemals Kriegers Flak) mit 80 Windenergieanlagen und einer Umspannplattform liegt rund 32 km nördlich der Insel Rügen in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone der Ostsee, an der Grenze zur dänischen und zur schwedischen AWZ. Der Windpark nimmt eine Fläche von rund 27 km² ein.

Für das Befahren durch Fahrzeuge, deren Rumpflänge 24 Meter nicht übersteigt, ist im Juni 2016 nachfolgende Verfügung erlassen worden:

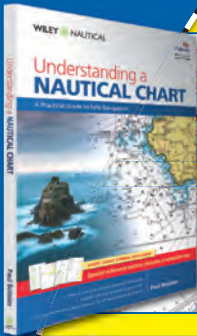


Foto: EnBW



Gute Navigation ist Seemannschaft!

- Große Auswahl von Seekarten
- elektronische Navigation
- Sicherheitsausrüstung
- Nautische Bücher



Sportbootkarten

C-MAP MAX

amtliche Seekarten

BlueChart g2 by Garmin

Navionics

Chart agent
since
1920



HanseNautic
a Global Navigation Solutions Company

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

www.HanseNautic.de

Vom 01. Mai bis 30. September eines Jahres kann die Sicherheitszone unter den nachgenannten Bedingungen von Fahrzeugen, deren Rumpflänge 24 Meter nicht übersteigt, befahren werden:

a) Das Befahren der Sicherheitszone erfolgt ausschließlich zum Zweck einer direkten Durchfahrt.

b) Das Befahren der Sicherheitszone ist nicht gestattet:

- bei Sichtweiten unter 1.000 m,
- bei Dunkelheit,
- bei Windstärken von 6 Bft. und mehr.

c) Das Ankern im Windpark sowie Anlegen und Festmachen an Anlagen des OWP, schwimmenden Einrichtungen oder Tonnen ist nicht gestattet.

d) Der Einsatz von Grund-, Schlepp- und Treibnetzen oder ähnlichen Fischereigeräten innerhalb der Sicherheitszone ist untersagt.

Von Fahrzeugen, die im Windpark Arbeiten durchführen, ist ein sicherer Passierabstand einzuhalten.

Noch einmal: Mecklenburg-Vorpommerns Planungen im Küstenmeer – Teilerfolg für die Sportschifffahrt

Mecklenburg-Vorpommern hat seine Raumplanung für die kommenden zehn Jahre abgeschlossen. Das „Landesraumentwicklungsprogramm“ (LEP) wurde von der Schweriner Regierung in Kraft gesetzt. Im vorigen Jahr setzte sich der KYCD mit den Planungen im Küstenmeer auseinander und gab zu ihnen als einziger Verband eine umfangreiche Stellungnahme aus der Sicht des Fahrtenwassersports ab (vgl. Club-Magazin 3/2015 und 4/2015). Wie die Lektüre des nun vorgelegten LEP zeigt, führten Argumente des Clubs zu Änderungen.

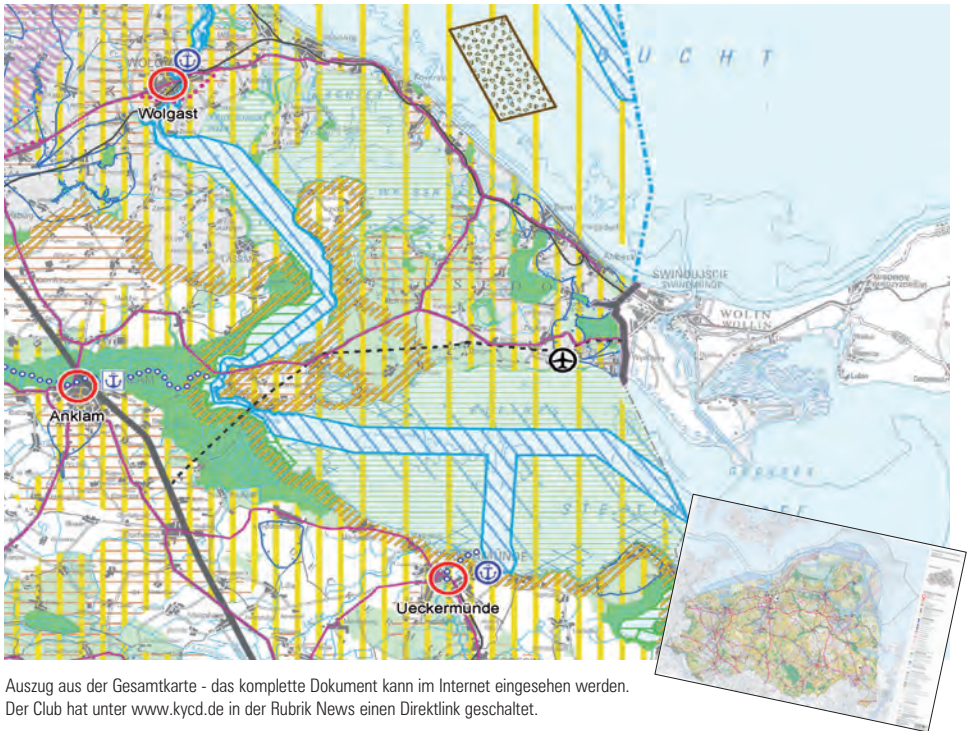
Bevor wir diese darstellen, einige allgemeinere Anmerkungen zu den Planungen im Küstenmeer. Der jetzt beschlossene LEP unterscheidet sich wohltuend von dem ursprünglich im Jahr 2014 vorgelegten Entwurf. Das gilt besonders für die als Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Windenergieanlagen ausgewiesenen Areale. War zunächst beabsichtigt, mehrere hundert Quadratkilometer, eine Fläche größer als Hamburg, in dem zwölf Seemeilen breiten Wasserstreifen vor der Küste zu „bepflanzen“, sind hiervon noch rund 170 km² nachgeblieben. Das ist noch immer sehr viel, aber es wird keine durchgehende Umwandlung des Küstenmeeres in eine maritime Industrielandschaft stattfinden. Zu den positiven Entscheidungen gehört auch, dass das Land im LEP die Förderung von Erdöl- und Erdgas in seinem Küstenmeer ausschließt. Das weitere Anwachsen der industriellen Nutzung der See ist in-



dessen vor unseren Küsten im Ganzen nicht mehr aufzuhalten.

Es kann keinen Zweifel daran geben, dass die traditionellen Nutzungen der See – Schifffahrt und Fischerei – unter einem wachsenden Druck stehen. Rohstoffgewinnung, Energieerzeugung, Naturschutz oder Tourismus beanspruchen zunehmend breiteren Raum.

Politische Richtungsentscheidungen und ökonomische Interessen begünstigen die Umwandlung großer Areale in maritime Industrielandschaften, während gleichzeitig zum Ausgleich der hin-



Auszug aus der Gesamtkarte - das komplette Dokument kann im Internet eingesehen werden.
Der Club hat unter www.kycd.de in der Rubrik News einen Direktlink geschaltet.

Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern.

hinzukommenden Belastungen und zum Erhalt gefährdeter Lebensräume ein nicht immer schlüssiger Naturschutz betrieben wird. Der frei zur Verfügung stehende Seeraum wird durch beides kleiner.

Die Konkurrenz der Nutzerinteressen spiegelt sich auch in den Stellungnahmen zu den LEP-Entwürfen wider. Besonders Energieerzeuger und Erdölförderer propagierten die Nutzung der See für ihre industriellen Zwecke. Weder das hohe Risiko durch die dichte Großschiffahrt in der Kadetrinne, noch die Verletzbarkeit hochwertiger Natur- und Vogel-

schutzgebiete wirkten korrigierend. Das taten vor allem die massiven Entgegnungen der Tourismusbranche und der mit ihr an einem Strang ziehenden Seebäder, die befürchteten, dass ihre Gäste ausblieben, wenn der Horizont verstellt ist. Das jetzige Ergebnis verdankt sich der Bedeutung der Tourismusbranche für die Wirtschaft des ganzen Landes. Im Kräftespiel der Interessengruppen kommt die Frage, ob der Fahrtenwassersport noch die Bedingungen antrifft, die er braucht, jedenfalls erst unter „ferner liefen“. Die Stimme des Wassersports ist eine der leisesten im Konzert der Meeresnutzer.

Nach wie vor bedauern wir, dass die ganze Fläche des Küstenmeers ohne jegliche Ausnahme in Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für bestimmte Nutzungen aufgeteilt wurde. Es ist nicht nur generell so, dass die Meere noch immer in sehr viel geringerem Umfang erforscht sind als die Landmassen. Selbst im unmittelbaren Küstenbereich gilt, dass unsere ozeanographischen und biologischen Kenntnisse lückenhaft sind. Mecklenburg-Vorpommern hätte die Möglichkeit gehabt, wenig untersuchten Arealen keine Nutzungen zuzuweisen und erst nach deren besserer Erforschung über eine sinnvolle Verwendung zu entscheiden. Wie schon im LEP von 2005, so hat das Land auch jetzt die Chance vergeben, seinen vollen Spielraum zu nutzen, für ein integriertes Meeresmanagement, in dem die Erfordernisse der Umwelt und die Ansprüche der Nutzer wohlabgewogen zum Tragen kommen.

1 Die Stellungnahme des KYCD

Der KYCD hatte im September des vorigen Jahres in seiner Stellungnahme (abgedruckt im Club-Magazin 4/2015) einleitend begründet, dass Schifffahrt nicht allein mit Handelsschiffen betrieben werde, sondern ebenso mit Yachten. Wir kritisierten, dass im LEP-Entwurf unter Schifffahrt praktisch allein die Großschifffahrt verstanden würde. In der Folge wurden bei der Ausweisung von Vorranggebieten für die Schifffahrt für uns wichtige Routen nicht berücksichtigt.

Im LEP wurde auf diese Kritik reagiert, indem die Kriterien für die Ausweisung schärfer gefasst wurden und indem gekennzeichnete Fahrwasser den Vorrang- und Vorbehaltsgebieten gleichgestellt wurden. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hat dort Vorrang; Maßnahmen und Nutzungen, die die Schifffahrt beeinträchtigen, sind auszuschließen.

In unserer Stellungnahme hatten wir vorgeschlagen, die in den Kartensätzen 3005 und 3006 vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) empfohlenen Baggerrinnen und betonten Fahrwasser als Vorranggebiete Schifffahrt auszuweisen. Das ist nicht geschehen, aber mit der Gleichstellung der gekennzeichneten Fahrwasser sehen wir das Ziel erreicht, die Verkehrswege im unmittelbaren Küstenbereich zu sichern. Wichtig ist nun, mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes den regelmäßigen Kontakt zu pflegen, damit die benötigten Fahrwasser auch zukünftig betont bleiben.

Durch den LEP werden keine Fahrwasser aufgehoben oder eingerichtet. Das zu tun, fällt nicht in die Kompetenz des Landes, sondern in die des Bundes. Aber die Ausweisungen im LEP definieren verbindliche Ziele der Raumplanung. Und dort, wo das Land eine Beeinträchtigung der von ihm gewollten Nutzung durch die Schifffahrt sieht, wird es naheliegenderweise an den Bund herantreten, damit der die Schifffahrt reglementiert und fernhält. Die Befahrensregelungen für Nationalparks sind ein bekanntes Musterbeispiel.



Wir werden mit unseren Booten also auch künftig überall dort unterwegs sein können, wo es nicht ausdrücklich untersagt ist. Es ist aber erforderlich, die konkreten Planungen im Küstenmeer kontinuierlich zu verfolgen, um die Belange der Fahrtenwassersportler erforderlichenfalls frühzeitig in Genehmigungsverfahren usw. einbringen zu können.

2 Die Einzelvorschläge des KYCD

Im Folgenden geben wir die Reaktion auf die in der Stellungnahme des KYCD enthaltenen Einzelvorschläge kurz wieder:

2.1 Wismar-Bucht

- Dem Vorschlag, die Westansteuerung der Wismar-Bucht durch das Offentief als Vorranggebiet Schifffahrt auszuweisen wurde nicht entsprochen. Die Route soll nicht den erforderlichen Kriterien entsprechen. Dieses in der Abwägungsdokumentation des Ministeriums nicht weiter begründete Urteil ist für den Vorstand des KYCD nicht nachvollziehbar. Das Fahrwasser im Offentief ist betont und damit für die Schifffahrt gesichert. Der Club wird zur WSV Kontakt aufnehmen, um die Bedeutung einer dauerhaften Kennzeichnung zu verdeutlichen.

- Der Hinweis, dass in der Planungskarte der Verlauf des Hauptfahrwassers nach Wismar zum Teil westlich außerhalb des Vorranggebiets liege, wurde aufgenommen, die Lage des Vorranggebiets Schifffahrt in der Karte angepasst.

2.2 Maritimes Vorranggebiet Windenergieanlagen Kadetbank / Erweiterungsgebiet bei „Baltic 1“

Das größte zusammenhängende Gebiet für Windenergieanlagen ist in unmittelbarer Nähe des bestehenden Windparks „Baltic 1“ geplant. Bei einer Bebauung dieses Gebiets wird sich eine Riegelwirkung ergeben und Wegstrecken länger werden. Seeseitig liegt seine Grenze in der Nähe des Hauptschiffahrtsweges durch die Kadetrinne. Um für die Sportschifffahrt eine gefahrlose und relativ kurze Passage längs der Küste in der Landesplanung zu gewährleisten, schlugen wir vor, zum einen südlich des Gebietes ein Vorranggebiet Schifffahrt einzurichten und zum anderen den Zwischenraum zwischen OWP-Fläche und vor der Küste liegenden Vorranggebieten Naturschutz zu vergrößern. Hierfür wäre das für OWP geplante Gebiet an seiner Südseite etwas zu verkleinern gewesen.

Dem Vorschlag wurde nicht entsprochen. Das Schweriner Ministerium schreibt: „Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Aufgabe der Raumordnung ist es, die unterschiedlichen Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen, im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt.“

Dies ist vorliegend geschehen. Dass das Küstenmeer kraft Gesetz als Bundeswasserstraße dem Verkehr gewidmet ist, ist in den Begründungen zu Kapitel 8 nochmals aufgenommen. Die Begründung zu

Kapitel 8.3 verdeutlicht, dass die Vorranggebiete Schifffahrt Routen mit herausragender Bedeutung für die Schifffahrt abbilden. Die Kriterien zur Festlegung der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Schifffahrt sind Kapitel 8.3 zu entnehmen.“

Die Ablehnung unseres Vorschlags kommt nicht unerwartet. Es war nicht damit zu rechnen, dass eine Verkleinerung der vorgesehenen OWP-Flächen zugunsten der Sportschifffahrt politisch gewollt ist. Und es hätte einer sehr „wohlwollenden Interpretation“ der Kriterien für die Einrichtung von Vorranggebieten Schifffahrt bedurft, da die speziellen Belange der Sport- und Kleinschifffahrt in ihnen noch immer nicht ausreichend berücksichtigt sind.

Für das Vorranggebiet Naturschutz gibt es in dem angesprochenen Bereich heute keine restriktiven Befahrensregelungen. Solange dieser Zustand weiterbesteht, findet im Längsverkehr vor der

Küste keine schwere Behinderung oder Gefährdung statt. Es ist deshalb wichtig, darauf hinzuwirken, dass die freie Befahrbarkeit dort erhalten bleibt.

2.3 Das Fahrwasser westlich von Hiddensee

Unserem Vorschlag, dass von Stralsund kommende Vorranggebiet Schifffahrt nicht an der Durchfahrt zwischen den Inseln Bock und Hiddensee enden zu lassen, sondern es westlich von Hiddensee bis zur Ansteuerungstonne Gellen fortzuführen, wurde nicht entsprochen. Dazu wird zur Begründung ausgeführt: „Ab der Durchfahrt verteilen sich die Verkehre so, dass die Kriterien zur Festlegung als Vorranggebiet Schifffahrt nicht mehr erfüllt werden und eine abschließend abgewogene Festlegung einzelner Schifffahrtsrouten als Ziel der Raumordnung nicht mehr möglich ist.“

Fahrwasser nach Hiddensee

Foto: HPGruesen / pixello.de





2.4 Das Gebiet für Windenergieanlagen nordwestlich von Dornbusch

Der KYCD regte an, ein Vorbehaltsgebiet für OWP unverbaut zu lassen und das Vorranggebiet Windenergieanlagen Kadetbank / Erweiterungsgebiet bei „Baltic 1“ um eine entsprechende Fläche nach Osten hin zu erweitern.

Die Verlegung des Vorbehaltsgebiets wurde abgelehnt, weil es in dem von uns vorgeschlagenen Areal nicht möglich sei, da dort ein Vorranggebiet Küstenschutz, d.h. ein Gebiet zur Entnahme von Baggergut geplant ist.

Der KYCD hatte den Vorschlag damit begründet, dass sich in der Nähe des Vorbehaltsgebiets Großschiffahrtswege teilen bzw. vereinigen, die auf dem Weg zum Grønsund, in den Öresund und nach Südschweden gequert werden. Nach unserer Auffassung handelt es sich um ein Seegebiet, in dem eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Deshalb sollte dort ein unverstelltes Blickfeld vorhanden sein, das frühzeitig eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung zulässt.

Dieser Begründung wurde allerdings trotz der Ablehnung der Verlegung in gewisser Weise Rechnung getragen. „Die erforderlichen Abstände zwischen Hauptschiffahrtsrouten und marinen Vorrang- und Vorbehaltsgebieten Windenergie wurden überprüft und entsprechend angepasst.“

Der KYCD wird sich wie in der Vergangenheit auch weiterhin mit dem Thema OWP beschäftigen und die Interessen der Fahr-

tenwassersportler artikulieren. Es ist nun wichtig, auf die konkreten Planungen für Windenergieanlagen im Rahmen der vorgeschriebenen Raumordnungsverfahren Einfluss zu nehmen.

2.5 Peenestrom/Kleines Haff

Unserem Vorschlag, die Verbindung vom Greifswalder Bodden bis Wolgast und weiter durch den Peenestrom und das Kleine Haff ins Große Haff und zur Oder als Vorranggebiet Schifffahrt auszuweisen, wurde entsprochen.

Über unseren Vorschlag hinaus wurde überdies eine Abzweigung nach Uecker- münde ausgewiesen. Mit dieser Entscheidung finden die sichere Binnenroute von Hiddensee zur Oder und das Potential eines sehr schönen Reviers raumplanerisch eine angemessene Berücksichtigung.

Greifswalder Bodden
Foto.: ICH / pixelio.de





Befürchtungen werden wahr – zum „Wassertourismuskonzept“ des Bundesverkehrsministers

Nach vielen immer wieder verschobenen Terminen wurde am 1. Juli das „Wassertourismuskonzept“ veröffentlicht.

Das Papier mit dem vollständigen Titel: „Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur – Schaffung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur – Wassertourismuskonzept“ legt die Weichenstellung für den zukünftigen Umgang mit rund einem Drittel des Wasserstraßennetzes offen. Viele der dargestellten Absichten und Vorhaben sind keine Überraschungen, sondern bestätigen die schon lange geäußerten Befürchtungen, dass Reviere verloren gehen und unsere Kosten steigen werden.



Während der letzten Jahre setzte sich der Club in diesem Magazin und in der Zeitschrift „segeln“ schon mehrfach mit den Vorhaben des BMVI auseinander.¹



Im Internet des KYCD in der Rubrik „Maut“ sind alle Artikel nachzulesen.

Leider bestätigen sich jetzt manche der von uns geäußerten Erwartungen und leider bleibt nach wie vor an wichtigen Stellen vieles skizzenhaft und unklar. Im Folgenden stellt der Vorstand des KYCD seine erste Analyse des „Wassertourismuskonzeptes“ vor. In sie werden Informationen einbezogen, die wir auf der von den Ministerien für Verkehr und Umwelt gemeinsam veranstalteten Statuskonferenz „Blaues Band Deutschland“ im Dezember 2015 in Bonn erhielten.

1 Rahmenbedingungen

In der Koalitionsvereinbarung zwischen CDU/CSU und SPD legten die Parteien bei der Regierungsbildung nach der letzten Bundestagswahl fest, ein „Wassertourismuskonzept“ auszuarbeiten. Mit diesem Konzept sollte zum einen an die Beschlüsse des Bundestags zur Förderung von Wassersport und -tourismus aus der 16. Legislaturperiode angeknüpft werden; zum anderen sollten mit ihm die Folgen aus der Neuklassifizierung der Bundeswasserstraßen aufgenommen werden.

Während der Bundestag in der 16. Legislaturperiode noch von einem einheitlichen Wasserstraßennetz ausging und eine zusätzliche Förderung von Wassersport und -tourismus in Aussicht stellte, werden in der jetzigen 18. Legislaturperiode andere Voraussetzungen gemacht.

Das einheitliche Bundeswasserstraßennetz wird politisch nicht mehr gewollt, weil seine Unterhaltung als zu teuer gilt. Rechtlich sind die Wasserstraßen heute dem allgemeinen Verkehr gewidmet. Die Nutzungsansprü-

1

- 09-2012: Förderung des Wassersports? Freie Fahrt bald nur noch auf See?
- 06-2014: Bundesgebührengesetz und Sportbootpauschale
- 12-2014: Zukunftsaussichten – Die Debatte um den Wassersport geht weiter
- 01-2015: Maut für Sportboote ab August 2018 – Wie viel sollen wir zahlen?
- 01-2015: Maut für Sportboote ab August 2018 – Gebühren für die Rheinschiffahrt?
- 02-2015: Maut für Sportboote ab August 2018 – Auch auf See sollen wir zahlen!
- 03-2015: Jetzt doch keine Maut für Sportboote?
- 04-2015: Maut für Sportboote ab August 2018 – Keine Vignetten und alles ist wieder gut?
- 07-2015: Schifffahrt auf der Elbe: Wird der zweitgrößte Fluss lahmgelegt?
- 12-2015: Offener Brief an Minister Dobrindt – Zukünftige wassersportliche und -touristische Nutzung von Bundeswasserstraßen
- 01-2016: Zukunftsfähigkeit – Der Fahrtenwassersport braucht 2016 eine starke Stimme!
- 03-2016: Gefährdete Reviere – Die Eider vor dem Aus?
- 05-2016: Infrastrukturplanung – Die Zukunft der Bundeswasserstraßen

che der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gelten als gleichberechtigt. Zukünftig soll das nicht mehr der Fall sein. Es heißt nun, dass die Bundeswasserstraßen als Verkehrswege wesentlich für den Güterverkehr vorhanden wären. Der Gütertransport sei die „ursprüngliche Zweckbestimmung“ der Wasserstraßen.

Nach dieser Maßgabe definierte das BMVI ein Hauptnetz. Zu ihm gehören Gewässer, wenn auf ihnen eine bestimmte Mindestmenge an Gütern transportiert wird. Je nachdem, wie groß die Gütermenge ist, werden die Wasserstraßen des Hauptnetzes in Zukunft ausgebaut oder nur auf dem jetzigen Stand erhalten. Gewässer, die keinen als ausreichend erachteten Güterverkehr aufweisen, bilden einen „Rest“, für den bislang wechselnde Bezeichnungen benutzt werden.

Die finanziellen Mittel für die Bundeswasserstraßen und ebenso die personellen und materiellen Ressourcen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) sollen auf das Hauptnetz konzentriert werden. Es erfolge, heißt es, „seitens der WSV eine Konzentration auf die Verkehrsfunktion der Bundeswasserstraßen für den Güterverkehr. Der Erhalt und die Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur werden unter den gegenwärtigen Bedingungen seitens der WSV dem gegenüber nachrangig behandelt.“ (Wassertourismuskonzept, S. 9) Das ist nach unseren Beobachtungen allerdings keine Absichtserklärung des BMVI, sondern eine Feststellung, die die bereits seit Jahren gängige Praxis beschreibt. An sie soll die Rechtslage angepasst werden.

Das BMVI sieht bei Gleichwertigkeit der Nutzungsansprüche von Güterverkehr, Personen- sowie Sport- und Freizeitschifffahrt eine Konkurrenz um die zu geringen Mittel. Damit es eine solche Konkurrenz in Zukunft nicht geben kann, sollen Hauptnetz und „Rest“ finanziell und organisatorisch voneinander getrennt werden. Die rechtlichen Voraussetzungen für die getrennte Finanzierung und Verwaltung werden vorbereitet.

Die Rahmenbedingungen für die Nutzung der Bundeswasserstraßen ändern sich darüber hinaus, weil die Bundesregierung ein Programm für die Renaturierung von Bundeswasserstraßen entwickelt.

Unter dem Titel „Blaues Band Deutschland“ sollen vor allem außerhalb des Hauptnetzes Wasserstraßen in unterschiedlichem Ausmaß – bis hin zur Entwidmung für den Verkehr – renaturiert werden.



Info und Download: www.blaues-band.bund.de



Auch hierfür sollen die rechtlichen Voraussetzungen schnell geschaffen werden. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird dabei von einer Verkehrsverwaltung zu einer Verwaltung mit gleichrangigen Umweltaufgaben werden.

Das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ wird von uns grundsätzlich begrüßt, denn es kann keinen Zweifel daran geben, dass fast alle Fließgewässer einen schlechten baulichen und ökologischen Zustand haben. Ihr Zustand gefährdet nicht nur Natur und Umwelt (man denke zum Beispiel an die Flusshochwasser der zurückliegenden Jahre), sondern beeinträchtigt auch ihren Wert für Wassersport- und Freizeitnutzung. Bei unserem heutigen Informationsstand sehen wir jedoch die Gefahr, dass das Bundesprogramm für das BMVI auch zum Vehikel dafür werden kann, wirtschaftlich uninteressante Gewässer „loszuwerden“.

2 Räumliche Geltung und Gewässertypen

Im Wassertourismuskonzept sind die Binnenwasserstraßen thematisiert. 2.800 km der Gesamtlänge von 7.350 km gehören laut BMVI nicht zum Hauptnetz. Ihre Zukunft steht nun in Frage.

Binnenwasserstraßen sind nicht nur alle Binnenschifffahrtsstraßen, sondern – daran sei erinnert – auch Seeschifffahrtsstraßen. Zum Beispiel Weser und Hunte bis Bremen bzw. Oldenburg, die Elbe mit ihren Nebenflüssen unterhalb Hamburgs, der Nord-Ostsee-Kanal, die Eider, die Trave unterhalb Lübecks und

die Warnow unterhalb Rostocks. Nicht alle Seeschifffahrtsstraßen gehören zum Hauptnetz. Die Vorhaben des BMVI betreffen also nicht nur die Sportschifffahrt binnen, sondern auch von seegehenden Yachten genutzte Reviere.

Die 2.800 km des „Restes“ unterteilt das BMVI in „Freizeitwasserstraßen“, und „naturnahe Wasserstraßen/Naturgewässer“. Zu ihnen führt es aus:

An den Freizeitwasserstraßen und Naturgewässern ist ein gleicher Infrastrukturstandard für alle Reviere nicht erforderlich. Vielmehr muss dort der zukünftig bereitgestellte Infrastrukturstandard auf die besonders bedeutsamen Nutzungsarten in den jeweiligen Revieren ausgerichtet werden:

An stark mit Motorbooten und Fahrgastschiffen frequentierten Gewässern („Freizeitwasserstraßen“) sollte weiterhin Schleusenbetrieb aufrechterhalten werden.

- Die Infrastruktur an nur wenig genutzten Gewässern sollte dagegen nur für motorlose Freizeitnutzungen („naturnahe Wasserstraßen“) ausgelegt werden. Der Rückbau oder Umbau von Schleusen- und Wehranlagen könnte dort, z.B. im Rahmen des Bundesprogramms „Blaues Band“ effektiv in Kombination mit Renaturierung erfolgen.“ (Wassertourismuskonzept, S. 4 f.)



Quelle: Wassertourismuskonzept, Seite 10



Es gibt keine zuverlässigen Zahlen über die Nutzung der einzelnen Wasserstraßen durch Sport- und Freizeitfahrzeuge. Das BMVI hat deshalb aus verschiedenen Quellen methodisch ganz unterschiedlich erhobene Daten zusammengetragen. Teilweise handelt es sich bloß um Schätzungen. Die Feststellungen des BMVI über die Bedeutung der nicht zum Hauptnetz gerechneten Wasserstraßen, sind deshalb entgegen der Behauptung des Ministeriums kein gut fundiertes, gesichertes Urteil.

Betrachtet man die in der Karte dargestellte Kategorisierung, fällt sofort auf, dass allein die Binnengewässer in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin gut bewertet werden. Das heißt, diesen Gewässern wird ein ausreichendes wirtschaftliches Potential zugeschrieben, und für sie wird deshalb künftig ein beträchtlicher Teil des neuen Haushalts aufgewandt werden. Es heißt ausdrücklich: „Investitionen sollten vor allem in die Reviere mit hoher bzw. sehr hoher touristischer Bedeutung gelenkt werden, ...“ (Wassertourismuskonzept, S. 11)

Tatsächlich sind dies Gewässer, die von der Sport- und Freizeitschiffahrt intensiv genutzt werden, und in deren Ausbau bereits viel investiert wurde. An ihnen besteht ohne Zweifel auch ein großes kommerzielles Interesse der Tourismusbranche. Trotz dieser guten Voraussetzungen für den Erhalt und den weiteren Ausbau dieser Reviere sind auch in ihnen streckenweise Einschränkungen der Nutzbarkeit für den Verkehr zu erwarten.

Konflikte zwischen einer intensiven Nutzung durch den Wassertourismus und Erfordernissen des Naturschutzes kündigen sich hier an. Ein beachtlicher Teil der Gewässer liegt nämlich in wertvollen Schutzgebieten. Gerade die Naturnähe macht ihren Reiz aus. In diesem Bereich wird es wahrscheinlich eine vordringliche Aufgabe werden, die Entwicklung so zu gestalten, dass die Nutzungsansprüche des Naturschutzes mit denen von Wassersport- und Wassertourismus vereinbar bleiben. Anderenfalls ist nicht auszuschließen, dass bestimmte Streckenabschnitte für den allgemeinen Verkehr entwidmet werden und gänzlich Naturschutzzwecken zugeführt.

Anders stellt sich die Lage für viele der Gewässer dar, denen das BMVI eine mittlere Bedeutung zumisst. Der Unterhalt von Flüssen wie Lahn und Fulda ist teuer, weil zu ihrer Schiffbarmachung und Regulierung eine große Anzahl von Schleusen und Wehren erforderlich ist. Die meisten dieser Wasserbauwerke sind überaltert und mangelhaft unterhalten. Die Erneuerung wird in vielen Fällen nicht als wirtschaftlich angesehen. Es wird dann der Rückbau angestrebt.

Ein solches Gewässer verlöre durch den Rückbau seine Befahrbarkeit für alle Arten von Fahrzeugen auf der ganzen Länge. Aus einem durchgehenden „Freizeitgewässer“ würde oberhalb des zu ersetzenden Bauwerks eine „naturnahe Wasserstraße“ werden, also ein Gewässer, auf dem nur noch der Verkehr mit motorlosen Fahrzeugen vorgesehen ist. Es muss davon ausgegangen werden, dass entsprechende Analysen für die

in Frage kommenden Wasserstraßen in Vorbereitung sind.²

Während bei den Nebenwasserstraßen mit angeblich mittlerer Bedeutung eine zumindest teilweise Erhaltung als „Freizeitgewässer“ erwartet werden kann, sind die Einstufungen „gering“ und „sehr gering“ deutliche Anzeichen dafür, dass das BMVI nicht mit der Wirtschaftlichkeit des Betriebs rechnet. Die Erhaltung dieser Wasserstraßen ist in hohem Maße gefährdet, wie die nur vorübergehend beigelegte Auseinandersetzung um die Instandsetzung der Schleuse im Gieselaukanal vor kurzem zeigte.

An den Beispielen Gieselaukanal/Eider

und Unterelbe mit Nebenflüssen wird auch deutlich, wie schematisch die Bewertungen des BMVI sind:

Der Gieselaukanal verbindet die Eider mit dem Nord-Ostsee-Kanal. Er wurde in den 1930er Jahren angelegt, weil die bis dahin bestehende Anbindung der Eider im Zentrum Rendsburgs zugeschüttet wurde. Der Kanal hat von Anfang an nur die Funktion der Ersatzverbindung, es gibt an ihm keine landseitige Infrastruktur. Es liegt deshalb auf der Hand, dass er ausschließlich von Fahrzeugen genutzt wird, die auf NOK und Eider unterwegs sind. Eine eigenständige „touristische Bedeutung“ hatte der Gieselaukanal noch nie, denn er bietet kein Ziel.

Schleusen und Wehre

An den Bundeswasserstraßen gibt es 443 Schleusen und 346 Wehre. Die wenigsten dieser Wasserbauwerke wurden in den letzten Jahrzehnten errichtet. Im Gegenteil, rund 45 % der Schleusen und 25 % aller Wehre sind älter als 80 Jahre. 80 Jahre beträgt die Nutzungsdauer, die Wasserbauer im Durchschnitt für solche Bauwerke annehmen, wenn sie regelmäßig instand gehalten werden. Eine beträchtliche Anzahl der Schleusen und Wehre hat somit ihr „Lebensende“ erreicht, besonders weil zu ihrem Alter Instandhaltungsmängel hinzukommen.

162 der Schleusen und 219 der Wehre liegen an Nebenwasserstraßen. An ihnen ist die Lage geradezu dramatisch, denn der Altersmittelwert der Schleusen beträgt dort 105 Jahre, der der Wehre 75.

Um die technischen Erhaltungsrückstände zu beheben und Schleusen und Wehre sowie Brücken, Dücker und Pumpwerke zu erneuern, wird für die nächsten 10 Jahre mit einem Investitionsbedarf von 6,6 Milliarden Euro gerechnet. Mittel in dieser Höhe werden nicht zur Verfügung gestellt – so viel sind die Wasserstraßen der Politik nicht wert.

²Vgl. Detlef Aster, Abteilung Umwelt, Technik, Wassertourismus in der GDWS Bonn, „Das ‚Blaue Band‘ als Chance für die Bundeswasserstraßen“. Vortrag während der Statuskonferenz Bundesprogramm „Blaues Band“ am 08.12.2015 in Bonn.



Mündung des
Gieselaukanals
(rechts) in die Eider

Foto: Jürgen Oetting / Wikipedia

Dennoch bewertet das BMVI ihn als eigenständiges Gewässer. Statt den funktionalen Zusammenhang zu berücksichtigen, richtet sich das BMVI offenkundig nur danach, dass der Gieselaukanal in der Anlage 1 zum Bundeswasserstraßengesetz mit einer eigenen Ordnungsnummer aufgeführt ist.

Dieser Gesichtspunkt gilt genauso für die Nebenflüsse der Unterelbe. Auch hier stimmen die Kriterien nicht. Es trifft zu, dass diese Flüsse jeweils für sich genommen kein bedeutendes Potential für Freizeit und Tourismus besitzen. Aber dessen ungeachtet sind sie für die Sportschifffahrt sehr wichtig, denn im Unterelberaum befinden sich, abgesehen von Häfen wie Wedel oder Cuxhaven, die Liegeplätze nicht am Hauptstrom. Wird die Unterhaltung der Nebenflüsse für den Verkehr aufgegeben, so wird ein beachtlicher Teil des Wassersports auf der Elbe beseitigt.

Funktional zusammenhängende Wasserstraßen müssen nach unserer Auffassung einheitlich bewertet werden, denn sie bilden zusammen *ein Revier*.

3 Finanzierung

Im „Wassertourismuskonzept“ heißt es: „Auch künftig werden die Mittel (Finanzen und Personal) für den Betrieb und die Unterhaltung von für Freizeitwecke genutzten Wasserwegen überwiegend über den Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt werden.“ (Wassertourismuskonzept, S. 12) In welcher Höhe Mittel zu erwarten sind, wird nicht gesagt. Gesprächsweise wurden seitens des BMVI 50 bis 70 Millionen Euro pro Jahr genannt. Ein Betrag dieser Größenordnung ist aber nicht ausreichend, um die Wasserstraßen außerhalb des Hauptnetzes dauerhaft zu erhalten. Ein höherer Finanzbedarf besteht nicht so sehr wegen der laufenden Kosten für ihren Betrieb, sondern vor allem wegen der seit vielen Jahren mangelhaften Instandhaltung etlicher Wasserbauwerke. Wie bereits deutlich wurde, wird die Erhaltung des gesamten Wasserstraßennetzes für den Verkehr nicht mehr für möglich gehalten. Für den verbleibenden Bestand soll nun eine zusätzliche Nutzerfinanzierung kommen.



Berufsschifffahrt verstehen bedeutet Sicherheit im Sportboot!

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



Termin: 11. und 12. November 2016

Sport- und Berufsschifffahrt 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 Berufsschifffahrt 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 „Mittbewohner 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 Fachhochschule 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, Rubrik Lehrgänge).



Das BMVI hat unterschiedliche Finanzierungsarten untersucht, legt sich im „Wassertourismuskonzept“ aber weder auf die Form, noch die Höhe fest. Es schreibt: „Auf der Basis der Erkenntnisse der Ist-Analyse wurden verschiedene mögliche Nutzerfinanzierungsvarianten betrachtet, darunter Schifffahrtsabgaben in Abhängigkeit der zurückgelegten Fahrstrecke, Schleusungsabgaben, Bootsvignetten, die Besteuerung von Booten, eine Weiterführung des Status quo sowie die Variante, dass die Nutzer nicht an der Refinanzierung beteiligt werden. Als Bewertungskriterien für die Ausgestaltung eines der Modelle sollen das Ausmaß der Nutzererfassung (Einnahmepotenzial), der finanzielle Eingangsetzungs-, Erhebungs- und Überwachungsaufwand, die Umsetzbarkeit bzw. Akzeptanz des Modells sowie der Beitrag zur Zielerreichung herangezogen werden.“ (Wassertourismuskonzept, S. 12)

Das BMVI strebt „eine bundesweit einheitliche Lösung, von der alle Boote erfasst sind ...“ an. Von ihr soll es Ausnahmen geben, z.B. für muskelbetriebene Fahrzeuge. Die von den Nutzern eingenommenen Gelder sollen nicht dem allgemeinen Bundeshaushalt zufließen, sondern für „Investitionen an den touristisch genutzten Wasserstraßen“ aufgewandt werden. Gegenwärtig gilt für die Nutzerfinanzierung der Wasserstraßen das neue, noch nicht praktisch umgesetzte Bundesgebührengesetz. Da dieses Gesetz eine solche Gestaltung nicht zulässt, will das BMVI für die Bundeswasserstraßen ein seinen Absichten entsprechendes Spezialgesetz schaffen.

4 Organisation

Um die Ressourcen der WSV auf das Hauptnetz konzentrieren zu können, erwägt das BMVI die „Betriebs- und Unterhaltungsaufgaben“ für die anderen dem Verkehr gewidmeten Binnenwasserstraßen, d.h. für die Freizeitwasserstraßen und die Naturgewässer an Dritte zu vergeben. Der WSV bliebe die verantwortliche Kontrolle der Aufgabenwahrnehmung, und der Bund bliebe Eigentümer der Gewässer. Somit wäre nach Auffassung des BMVI die Verpflichtung des Grundgesetzes aus den Art. 74 Abs. 1 Nr. 21, Art. 87 Abs. 1 Satz 1 und Art. 89 Abs. 2 Satz 1 erfüllt, Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden zu verwalten. An wen die Aufgaben übergeben werden könnten, wird nicht ausgeführt. Offen bleibt somit, an wen die Übergabe rechtlich zulässig wäre und wer sich für die Übernahme überhaupt interessieren könnte.

Hinsichtlich Binnenwasserstraßen, die nicht dem Verkehr gewidmet sind, sieht das BMVI für sich einen größeren Gestaltungsspielraum. Er reicht unter Einbeziehung möglicher Interessenten von der Errichtung einer Anstalt öffentlichen Rechts bis zur Gründung einer Kapitalgesellschaft. In diese Gewässergruppe gehören gegenwärtig Wasserstraßen mit einer Länge von etwa 600 km, die nicht in der Anlage 1 zum Bundeswasserstraßengesetz aufgeführt sind. Das BMVI erwägt, weitere Gewässer im Einvernehmen mit den Ländern aus der Anlage herauszunehmen, d.h. sie für den Verkehr zu entwidmen.



Diese Gewässer könnten dann ebenfalls in anderen Rechtsformen verwaltet werden, da der Bund nach seiner Auffassung bei solchen Gewässern nur noch privatrechtlicher Eigentümer wäre. Öffentlich-rechtliche Aufgaben für entwidmete Gewässer würden von den Bundesländern nach jeweiligem Landesrecht wahrgenommen.

5 Die kurzfristige Perspektive

Die Umsetzung des „Wassertourismus-konzeptes“ wird nicht lange auf sich warten lassen. Bis 2019 beabsichtigt das BMVI erste Maßnahmen. Dazu gehören unter anderem:

- „Verwaltung der Freizeitwasserstraßen und Naturgewässer in einem getrennten Organisationszweig, aber nach dem bestehenden gesetzlichen Verwaltungsauftrag“
- „Getrennte Führung des Personalhaushalts und des Sachmittelhaushalts von den Haushalten des Hauptnetzes“
- „Einführung individueller Befahrensgebühren für die Sportbootschiffahrt“
- „Einführung einer Finanzierung für die Freizeitwasserstraßen durch Einrichtung eines entsprechenden Finanzierungskreislaufs“
- „Aufrechterhaltung des Schleusenbetriebs an Güternebenwasserstraßen und an hoch oder sehr hoch genutzten Freizeitwasserstraßen, Absenkung/Anpassung des Infrastrukturstandards an weniger genutzten Naturgewässern“

Im Rahmen des letzten Punktes sollen folgende Einzelschritte unternommen werden:

- „Kategorisierung der Freizeitwasserstraßen und Naturgewässer gemäß der künftig anzustrebenden Nutzungen (Wassertourismus, Freizeitnutzungen, Renaturierung) unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit“
- „Wasserstraßenspezifische Abschätzung erforderlicher Ressourcen“
- „Durchführung von gesamtwirtschaftlichen Einzelbewertungen für den Erhalt von Bundeswasserstraßen für den Freizeitverkehr“

Der soeben ausführlich zitierte Maßnahmenkatalog verbietet jeden Zweifel daran, dass für das BMVI ausschließlich finanzielle und wirtschaftliche Gesichtspunkte bestimmend sind. Der Wunsch vieler Menschen auf dem Wasser eine befriedigende Freizeit zu verbringen, sich dort zu erholen und ihren Sport zu treiben, fallen hingegen augenscheinlich nicht ins Gewicht.



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

Wenn Sie jetzt insgeheim mindestens einmal „ja“ gedacht haben, dann sind Sie richtig beim Sicherheitseminar des KYCD im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Marine in Neustadt/Holstein am 07. und 08.10.2016.

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 Vorankündigung 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, Rubrik Lehrgänge).



Medizin-Seminar im Olympiahafen Schilksee am 03. und 04.12.2016

Intensivkurs mit praktischen Übungen zum Umgang mit Verletzungen und Erkrankungen an Bord
in den Veranstaltungsräumen des Yacht Club Gode Wind (DZYC).

Die Intensivkurse des KYCD zur medizinischen Versorgung an Bord sind zweitägig und dauern ca. 16 Stunden. Wir setzen stets mehrere Referenten ein, dadurch ist gesichert, dass zum einen alle Themengebiete fachlich gut abgedeckt sind und dass zum anderen bei den Übungen eine intensive Betreuung der Teilnehmer stattfindet. Gerne gehen die Referenten auf spezielle medizinische Fragen der Teilnehmer ein. Der Ablauf ist so gehalten, dass die Wünsche der Teilnehmer aufgegriffen werden können.

Das Programm geht von den besonderen Anforderungen auf See aus, es unterscheidet sich deshalb deutlich von einem Erste-Hilfe-Kurs der Hilfsorganisationen, baut aber auf diesem auf. Den Lehrgängen kommt zu Gute, dass alle Referenten erfahrene Seesegler sind. Neben der Behandlung von Krankheiten und Verletzungen wird auch deren Prophylaxe an Bord in die Ausbildung einbezogen.

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.

1. Tag • Wiederbelebensmaßnahmen einschließlich Atemwegssicherung und Verwendung eines automatisierten externen Defibrillators (AED) • Gefäßverschlüsse: Herzinfarkte, Schlaganfälle • Andere Internistische Akutsituationen: - Allergien - Stoffwechselkrisen - Infektionen • „Mann über Bord“: Die Gefahr des Ertrinkens, Unterkühlung und „Rewarming“ • Probleme in Zähnen und Kiefer • Gefährdungen durch marine Lebewesen • Notruf- und Beratungsverfahren (TMAS, MEDICO-Gespräch)
2. Tag • Die Sicherheitseinweisung • Check-up von Verletzten / mSTaRT • Schädelverletzungen • Verletzungen von Brustkorb, Wirbelsäule, Becken • Extremitätenverletzungen • Knochenbruch / Gelenkverletzungen • Verbrennung / Verbrühung • Umgang mit Schmerzmitteln • Möglichkeiten der Kreislaufstabilisierung • Bordapotheke / Ergänzende Ausrüstung

Teilnahmegebühr:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 130,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 180,-

Die Seminarunterlagen können von der Geschäftsstelle angefordert oder unter www.kycd.de,
Rubrik Lehrgänge heruntergeladen werden



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 im 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

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 01

3/2016



BOATFIT Bremen – Ich habe fertig ...

Am 22. Juni erreichten den Club die Pressemitteilungen der beiden Bootsmessen „BOATFIT“ (Bremen) und „hanseboot“ (Hamburg) mit nahezu gleichlautenden Texten. Es wurde mitgeteilt, dass die BOATFIT, Deutschlands erste Messe für Refit, künftig nicht mehr in Bremen sondern in Hamburg stattfinden wird. Die hanseboot hat die Markenrechte übernommen und wird damit dem Thema Refit auf der internationalen Bootsmesse Hamburg einen größeren Stellenwert geben.

Hans Peter Schneider, Geschäftsführer der Messe Bremen, gab sich optimistisch: *„Ein Deal, der sich für alle Seiten lohnt. Bei uns in Bremen hatte die BOATFIT ein begrenztes Wachstumspotenzial. Wir haben treue Aussteller und auch treue Besucher – aber eben hier nicht einen so großen Markt. Die Synergien, die sich aus diesem Verkauf ergeben, sind für alle Seiten von großem Vorteil.“*

Das sieht auch Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress GmbH so. *„ ... Daher freuen wir uns sehr, der BOATFIT und ihren Ausstellern auf der hanseboot eine neue Heimat geben zu können. Die Messe hat einen hervorragenden Ruf bei Ausstellern und Besuchern.“*

Ob sich der „Deal“ wirklich für alle Seiten lohnt, zum Beispiel besonders für Aussteller und Besucher der Bremer Messe – wenn sie denn nach Hamburg kommen – , steht allerdings noch in den Sternen. Nach der hanseboot 2016 (29.10. - 06.11.) wissen wir mehr.

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, www.kycd.de

Bankverbindung: Deutsche Bank AG,
IBAN DE48 2007 0024 0080 0607 00
BIC DEUTDE33HAN

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.



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

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: 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, 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.

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. – Neumühlen 21 – 22763 Hamburg – Fax 040 741 341 01



Ihr Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
sie Ihre Spende.



www.seenotretter.de

