



Die Fehmarnsundbrücke wird es in dieser Form bald nicht mehr geben.

Ostsee

Was passiert am Fehmarnsund?

Mit der festen Fehmarnbelt-Querung geht es langsam aber stetig voran. Niemand wundert sich wirklich darüber, dass der Stand der Dinge hinter dem Zeitplan für den Tunnelbau hinterherhinkt. Darüber ist fast in Vergessenheit geraten, dass wir Wassersportler auch von einem Anschlussprojekt betroffen sind. Aller Verkehr der in ein paar Jahren aus dem Tunnel quellen soll, muss die Insel Fehmarn im Süden zügig wieder verlassen können. Die 1963 eröffnete Fehmarnsundbrücke ist in der Ferienzeit schon heute nicht ausreichend, um den Verkehr aufzunehmen. Ein Ausbau wird deshalb vor dem Hintergrund der festen Fehmarnbelt-Querung nur umso wichtiger.

Eine neue Querung des Sunds wird für den Wassersport nicht folgenlos bleiben. Zum einen ist während der Bauphase mit erheblichen Einschränkungen, wenn nicht gar mit einer Einstellung des Verkehrs zu rechnen. Zum anderen werden sich die wassersportlichen Möglichkeiten am Fehmarn Sund durch die Realisierung der einen oder anderen Variante dauerhaft ändern. Bis Ende des Jahres soll nun feststehen, welchem Planungsansatz der Vorzug gegeben wird.

Die heutige Fehmarnsundbrücke ist gemeinsames Eigentum der Deutschen Bahn AG (DB) und der Bundesstraßenverwaltung, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH). Für die neue Querung ist die DB federführend. Seit 2010 wurden von ihr vier zweigleisige und vierspurige Planungsvarianten in Auftrag gegeben:

- Neubau eines kombinierten Bauwerks für Schiene und Straße.
- Neubau zweier getrennter Bauwerke.
- Neubau eines kombinierten Absenktunnels.
- Neubau eines Bohrtunnels mit mindestens vier Röhren.

Zwischen den Varianten führte die DB einen Vergleich der Kosten und Nutzen durch, der 2016 die massive Kritik des Bundesrechnungshofs (BRH) hervorrief. Im Bericht des BRH wurde festgestellt, dass die DB mit ihrer Vergleichsmethode gegen geltendes Recht verstoßen habe, wodurch eine der Varianten besonders günstig erschien, die es bei rechtlich einwandfreier Bewertung gar nicht war. Liest man den Bericht, so liegt der Gedanke nicht fern, dass die DB das Ergebnis „schönrechnen“ wollte, um eine von ihr bevorzugte Lösung durchzusetzen. Weiter wurde kritisiert, dass die DB den Abbruch des denkmalgeschützten schleswig-holsteinischen Wahrzeichens in allen Varianten vorhatte. Die Einbeziehung der vorhandenen Brücke in einen Neubau wurde von

ihr mit dem Hinweis auf deren schlechten Zustand von vornherein verworfen. Den schlechten Zustand hatten die Eigentümer allerdings selbst erzeugt, weil sie während des ganzen Zeitraums der Vorplanungen Unterhaltungsmaßnahmen unterließen, so dass die Brücke mehr und mehr verrottete.

Die Kritik zeigte Wirkung. Der BRH und der Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestags setzten durch, dass eine rechtskonforme Bewertungsmethode festgelegt wird und dass eine Ertüchtigung der alten Brücke einbezogen wird. Bis 2022 muss die DB nun die dringend nötigen Instandhaltungsarbeiten durchführen. Ob, und, wenn ja, welche Beeinträchtigungen schon diese Arbeiten für die Schifffahrt haben werden, ist noch nicht bekannt.

Aus den bisherigen Vorplanungen wird noch nicht klar, auf welchen Trassen Brücke oder Tunnel geführt würde. Es wird aber deutlich, dass alle möglichen Streckenführungen Konflikte mit sich bringen. Die gesamten Wasserflächen und einige Küstenareale des Fehmarn Sunds sind europäische Schutzgebiete, die nach der Flora-Fauna-Habitat Richtlinie ausgewiesen wurden, oder es sind Vogelschutzgebiete. Verschlechterungen für den Umweltschutz sind dauerhaft vor allem bei den Brückenvarianten zu erwarten. Es ist aber nicht nur die Umwelt eventuell von negativen Auswirkungen betroffen, sondern auch die Sportschifffahrt. Sollte eine Variante realisiert werden, bei der mehrere Brückenbauwerke nebeneinander aufgeführt werden, dürfte es zum einen bei bestimmten Windrichtungen schwer werden oder nicht mehr möglich sein, den Brückenbereich unter Segeln zu passieren. Zum anderen gibt es Streckenführungen, die die Existenz der beiden direkt östlich der bestehenden Brücke liegenden Häfen auf Fehmarn und dem Festland bedrohen.

Die Vorhaben im Fehmarn Sund betreffen nicht nur die vielen in den angrenzenden Häfen liegenden Yachten, sondern sind von überregionaler Bedeutung. Der Fehmarn Sund ist für die wichtigste Ost-West-Verbindung.

Sowohl die DB und der LBV.SH, als auch das für den Fehmarn Sund zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck haben jedoch bislang keinen ausreichenden Dialog mit den Organisationen der Sport- und Freizeitschifffahrt über das Kommende geführt.

Zwischenbilanz der Seenotretter

Hilfe für 3.200 Menschen auf Nord- und Ostsee

Auf Nord- und Ostsee sind die 60 Seenotrettungskreuzer und -boote mit ihren Besatzungen allein in den ersten zehn Monaten des Jahres 2019 insgesamt 1.979 Mal im Einsatz gewesen. Dabei haben sie 3.198 Menschen Hilfe geleistet. Allein 73 Menschen wurden aus Seenot gerettet und 259 weitere aus Gefahr befreit. Das waren gegenüber 2018 zwar 58 Einsätze weniger, aber bei der Rettung von Menschen aus Seenot deutlich mehr - den 73 geretteten Personen in 2019 standen 2018 nur 37 gegenüber. Die Zahl der vor dem Totalverlust bewahrten Schiffe oder Boote hielt sich 2019 mit 51 nahezu die Waage gegenüber 2018 mit 52 Schiffen oder Booten. Die Einsatzzahlen verteilen sich auf die einzelnen Küsten wie folgt: **Niedersächsische Nordseeküste:** Es wurde bei 555 Einsätzen

(2018: 560) 795 Menschen geholfen. Davon wurden 21 Menschen (2018: 7) aus Seenot gerettet und 68 (2018: 46) weitere aus Gefahrensituationen befreit. **Schleswig-Holsteinische Nordseeküste:** Hier führen die Seenotretter 193 Einsätze (2018: 206) und halfen 289 Menschen. Davon wurden 3 Menschen (2018: 8) aus Seenot gerettet und 33 (2018: 6) weitere aus Gefahrensituationen befreit. **Schleswig-Holsteinische Ostseeküste:** Bei insgesamt 731 Einsätzen (2018: 733) wurde 1.106 Menschen geholfen. Es wurden 27 Menschen (2018: 18) aus Seenot und 59 (2018: 123) aus Gefahrensituationen befreit. **Mecklenburg-Vorpommersche Ostseeküste:** Hier kam es zu 500 Einsatzfahrten (2018:



Die Seenotretter im Einsatz

538) und es wurden 22 Menschen (2018: 4) aus Seenot befreit und weitere 99 (2018: 132) aus Gefahrensituationen.

Weitere Info stellt die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger auf Ihrer Internetseite (www.seenotretter.de) bereit. Unter der Webadresse www.sicher-auf-see.de geben die Seenotretter darüber hinaus wichtige Tipps für Wassersportler: Vom Basiswissen über die Sicherheitsausrüstung bis hin zum richtigen Verhalten im Notfall.

Ostsee

Kieler Häfen gesperrt

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck hat vom 15. bzw. 16. November 2019 bis zum 14. März 2020 die Sporthäfen bzw. Hafenteile in der Kieler Förde aus Sicherheitsgründen für den Verkehr gesperrt: Strande: Steg 1 - 6 des Sportboothafens (die Altölsammelstelle ist geschlossen, die Hafenbeleuchtung ist teilweise abgeschaltet); Olympiahafen Schilksee: Becken Nord und Süd, einschließlich des ÖPNV-Anlegers im Hafen Süd; Sportboothafen Stickenhörn: Stege 1 bis 4, 10 und 12; Sportboothafen Wik; Sportboothafen Düsternbrook; Blücherhafen an der Kiellinie; Sportboothafen Reventlou; Sportboothafen Seeburg; Sportboothafen Dietrichsdorf und Sporthafen Wellingdorf: Dampferbrücke und Steg 3.

Nordsee

Neue Hafenordnungen für Helgoland, Borkum und Amrum

Quasi zum Ende der „norddeutschen Segelsaison“ sind neue Hafenordnungen für die im Bundeseigentum befindlichen Häfen Helgoland, Borkum und Amrum per Allgemeinverfügung der zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter bekanntgegeben worden. Sie gelten ab 01. November und logischerweise auch im kommenden Jahr, wenn die neue Saison gestartet ist. Da die Allgemeinverfügungen auch Regelungen beinhaltet, die die Sportschifffahrt betreffen, wird den Skippern und Skipperinnen, die diese Häfen üblicherweise anlaufen empfohlen, sich entsprechend über die Inhalte der Allgemeinverfügungen zu informieren. Sie sind veröffentlicht im Internetportal (www.elwis.de) der Wasserstraßen- und Schiff-



fahrtsverwaltung des Bundes - jeweils von den Wasser- und Schifffahrtsämtern Tönning (Helgoland und Amrum) und Emden (Borkum).

Im Internet des KYCD (www.kycd.de) ist in der Rubrik News ein Direktlink geschaltet.

Werden Sie Mitglied

Auszüge aus dem Leistungskatalog des KYCD:

Club-Magazin viermal im Jahr mit nautischen Informationen, aktuellen Nachrichten und Clubinformationen; Infoschriften und Broschüren zu nautischen Themen, Seminarreisen, Praxistrainings und Lehrgänge, Törn- und Revierberatung.

Besuchen Sie uns im Internet: www.kycd.de

Hier finden Sie zahlreiche Informationen: aktuelle Club-Nachrichten, News aus der Branche, Downloads der KYCD-Broschüren und Druckschriften; Seminarübersicht mit Terminen und Anmeldeformularen.

Kreuzer Yacht Club Deutschland e. V.,
Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel. 040-741 341 00, Fax 040-741 341 01,
E-Mail: info@kycd.de, Internet: www.kycd.de.
Öffnungszeiten der Geschäftsstelle:
Montag, Dienstag und Donnerstag:
09.00 - 13.00 Uhr, Mittwoch,
Freitag: 09.00 - 13.00 Uhr nur telefonisch.

➔ **Einen Mitgliedsantrag finden Sie unter www.kycd.de**