

Jan Werner

TÖRNFÜHRER

OSTSEEKÜSTE

Travemünde bis Flensburg



DELIUS KLASING



DELIUS KLASING

Jan Werner

T Ö R N F Ü H R E R

OSTSEEKÜSTE

Travemünde bis Flensburg

Delius Klasing Verlag

Der Autor wie der Verlag übernehmen für Irrtümer, Fehler oder Weglassungen keinerlei Gewährleistung oder Haftung.

Die Pläne dienen zur Orientierung und nicht zur Navigation;
sie ersetzen also keineswegs See- beziehungsweise Wassersportkarten
und andere offizielle nautische Unterlagen.

Von Jan Werner sind im Delius Klasing Verlag folgende Titel lieferbar:

Ostseeküste 1: Travemünde bis Flensburg

Ostseeküste 2: Travemünde bis Stettin

Nordseeküste 1: Cuxhaven bis Den Helder

Nordseeküste 2: Elbe bis Sylt

Holland 1: Zeeland und die südlichen Provinzen

Holland 2: Das IJsselmeer und die nördlichen Provinzen

Dänemark 1: Jütland, Anholt, Læsø

Dänemark 2: Fünen, Seeland, Lolland, Falster, Møn, Bornholm

5. aktualisierte Auflage

© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Folgende Ausgaben dieses Werkes sind verfügbar:

ISBN 978-3-7688-3775-0 (Print)

ISBN 978-3-7688-8282-8 (E-Book)

Umschlagfotos: Flensburg (vorne oben): Katja Kreder/JA/Corbis;

Schlei (vorne unten): Nico Krauss; Rückseite: Die Schlei vor Lindaunis: Jan Werner

Fotos: Jan Werner

Pläne: Christine Jacob

Satz: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen

Karte Umschlaginnenseite: Inch 3, Bielefeld

Datenkonvertierung E-Book: HGV Hanseatische Gesellschaft für
Verlagsservice, München

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis
des Verlages darf das Werk, auch Teile daraus,
nicht vervielfältigt oder an Dritte weitergegeben werden.

www.deliuss-klasing.de

Inhalt

1 Die Vorbereitung

Das Revier? Die Reviere!	7
<i>Die Anreise</i>	8
<i>Törnplanung</i>	8
<i>Seekarten und andere nautische Unterlagen</i>	8
<i>Das Boot</i>	9
<i>Die Ausrüstung</i>	10

2 Unterwegs

<i>Seewetterberichte</i>	10
<i>Nautische Warnnachrichten</i>	10
<i>Revierdienste</i>	11
<i>Bundespolizei/Küstenwache</i>	12
<i>Grenzpolizeiliche Kontrolle</i>	12
<i>Passpflicht</i>	12
<i>Deutscher Zoll</i>	12
<i>Fischerei</i>	13
<i>Brücken</i>	13
<i>Häfen</i>	14
<i>Ankerplätze</i>	14
<i>Schiffahrtsvorschriften</i>	15
<i>Militärische Sperr- und Warnggebiete</i>	15
<i>Schiffe der Bundesmarine</i>	15
<i>Notfälle</i>	16
<i>Zehn Sicherheitsregeln</i>	17
<i>Abstecher nach Dänemark</i>	18

3 Mecklenburger und Lübecker Bucht

<i>Fahrtenstrategie</i>	25
<i>Naturverhältnisse</i>	25
<i>Vom Fehmarnsund nach Travemünde</i>	26
<i>Von Neustadt direkt nach Travemünde</i>	37
<i>Auf der Trave nach Lübeck</i>	42

4 Fehmarn

<i>Die Insel</i>	51
<i>Der Fehmarnsund</i>	53
<i>Die Häfen</i>	55
<i>Insel-Erkundungen</i>	62
<i>Rüber nach Dänemark</i>	65

5 Kieler Bucht

Fahrtenstrategie 67
Naturverhältnisse 67
Vom Fehmarnsund zur Kieler Förde 67
Kieler Förde 74
Eckernförder Bucht 89

6 Die Schlei

Naturverhältnisse 97
Fischerei 98
Fahrgebote 98
Brücken 98
Fahrtenstrategie 99
Von Schleimünde nach Schleswig 101
Die Rückreise 124

7 Die Flensburger Förde

Ausweichregeln 130
Naturverhältnisse 130
Fahrtenstrategie 131
Die Außenförde 132
Abstecher nach Dänemark 134
Auf der Innenförde nach Flensburg 141
Die Rückreise 158

8 Zwischen Nord- und Ostsee

Nord-Ostsee-Kanal 163
Elbe-Lübeck-Kanal 175

Register 185

Am Rande notiert

Die Geschichte von Haithabu 125
Das Danewerk 126
18. April 1864: Der Sturm auf die Düppeler Schanzen 139
Die Marineschule Mürwik 153
Flensburg – geschichtlich 159
Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals 172

1 Die Vorbereitung

Das Revier? Die Reviere!



Gewiss, alle in diesem Buch beschriebenen Reviere gehören zur deutschen Ostsee. Alle haben sie sicherlich vieles gemeinsam. Im Grunde aber sind sie doch sehr verschieden: Kieler Bucht und Mecklenburger Bucht bilden doch schon recht große Seeräume. Bei der Schlei, der Kieler Förde, auch dem Innenbereich der Flensburger Förde hingegen handelt es sich um sehr geschützte, ja intime Reviere. Wohl an keiner deutschen Küste liegen so viele Boote wie hier. Es werden an die Zigtausende sein. Wobei es dennoch Unterschiede gibt: Die Kieler Förde wird einem geradezu überfüllt vorkommen, die Schlei dagegen eher einsam. Im Allgemeinen wird es immer Küstenfahrt sein. Es sei denn, man wollte mal einen Abstecher hinüber nach Dänemark machen. Oder die militärischen Warngebiete Todendorf und Putlos in der Hohwachter Bucht würden einen

zwingen, einen weiten Schlag seewärts zu machen. Sonst aber wird man immer in Landschaft fahren.

Mit den Durchschnittswerten von Windstärke und -richtung sowie Niederschlägen – alles und vieles mehr in einer Broschüre des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (»Naturverhältnisse Ostsee«, BSH-Nr. 20032) ausführlichst dargelegt – kann man in Wahrheit wenig anfangen. Das sind eben statistische Durchschnittswerte, die über Jahre hinweg ermittelt wurden und nur im Vergleich mit einem anderen Seeraum, etwa der Nordsee, eine gewisse Aussagekraft haben. In der Praxis helfen sie wenig, zumal unser Wetter inzwischen ja verrückt spielt. Jeder hat es gespürt: Die Windstärken haben in den letzten Jahren zugenommen. Wann gab es früher im Sommer auf der Ostsee Windstärke 8?

Einheimische bezeichnen ihr Hausrevier, die Ostsee, gerne als »überschwemmte Wiese«. Wohl wahr, was die relativ geringen Wassertiefen angeht, verglichen etwa mit der Nordsee. Dass hier die Gezeiten, wiederum anders als an der Nordsee, so gut wie keine Rolle spielen, auch kaum spürbar sind, ist auch wahr. Und insofern ist die Ostsee, jedenfalls der hier beschriebene Teil, nämlich der westliche Teil der westlichen Ostsee, doch ein vergleichsweise unproblematisches Gewässer. Nicht immer natürlich. Auch hier kann man gewaltig eins auf die Mütze bekommen. Und mancher Nordseesegler hat von ganzem Herzen diese kurze, steile Welle verflucht, als er zum ersten Mal auf der Ostsee unterwegs war.

Die Anreise

Die meisten, die dieses Buch zur Hand nehmen, werden ihr Boot an der Ostsee liegen haben oder sich hier eins chartern.

Wer aus der Nordsee zur Ostsee will, wird im Allgemeinen durch den Nord-Ostsee-Kanal kommen (beschrieben ab S. 163). Das sind von Brunsbüttel an der Elbe bis Kiel-Holtenau knapp 100 km. Wer sehr zügig fährt, kann das in einem Tag schaffen.

Motorbootfahrer (oder Segelboote, die den Mast legen können) können auch den Elbe-Lübeck-Kanal nehmen (beschrieben ab S. 175): von Lauenburg bis Lübeck 34 Seemeilen. Aber: Die maximale Durchfahrtshöhe beträgt hier nur 4,40 m. Das geht für Segelboote also nur mit gelegtem Mast. Im Nord-Ostsee-Kanal hingegen ist die Durchfahrtshöhe mit 42 m geradezu gigantisch.

Viele werden aus dem Osten unseres Landes kommen, aus Mecklenburg oder Vorpommern, andere aus Brandenburg oder Berlin. Für sie werden die hier beschriebenen Reviere oft noch fremd sein. Ein Grund mehr, mal hinzufahren.

Törnplanung

Man sollte in einen Urlaubstörn nicht zu viel hineinpacken. Besser immer ein paar Hafentage mehr einplanen.

Wenn einen schlechtes Wetter festhält, gerät man so nicht in Zeitdruck.

Die hier beschriebene Küste hat eine Länge von 214 Seemeilen. Theoretisch kann man das in einem Urlaub »machen«. Aber das wäre unsinnig. Besser weniger, dafür intensiver.

Neben der Zeit, die man zur Verfügung hat, ist das Boot das entscheidende Kriterium bei der Wahl des Reviers, daneben aber auch die Erfahrung der Crew. Die Schlei ist nun einmal ein ganz anderes Gewässer als etwa die Mecklenburger Bucht.

Seekarten und andere nautische Unterlagen

Die Frage, die über Jahre ein heißes Thema war: Sportbootkarten oder die großen amtlichen Seekarten? stellt sich längst nicht mehr – dank Internet. Denn auch Sportbootkarten können problemlos von jedem selbst berichtet werden. Sie sind von handlichem Format A2, in einer Klarsichthülle verpackt und reichen allemal aus. Für die hier beschriebenen Reviere benutzt man am besten die

Delius Klasing-Sportbootkarten Satz 1 »Kie-ler Bucht und Rund Fünen«, bestehend aus zwei Überseglern, 35 Revier- und Detailkarten, in unterschiedlichem, dem jeweiligen Revier angepasstem Maßstab. Im mitgelieferten Beiheft Hafenpläne, Wegpunkte und andere nautische Informationen.

Seekartenberichtigung: Was heißt das? Auf See passieren ständig Veränderungen, mal wird eine Tonne vertrieben, dann eine andere neu ausgelegt, anderswo werden Baggerarbeiten durchgeführt. Alle diese Änderungen werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) erfasst und veröffentlicht.

Die Delius Klasing-Sportbootkarten werden über einen kostenlosen Online-Berichtigungsservice aus dem Internet berichtet: www.dk-sportbootkarten.de

Elektronische Seekarten setzen sich immer mehr durch. Sie beruhen auf den Papierseekarten. Man muss aus Sicherheitsgründen neben der elektronischen Seekarte weiterhin die gute alte Papierkarte an Bord haben. Bord-PCs und Notebooks können einmal ausfallen, die Papierkarte kann schlimmstenfalls nass werden. Das System der elektronischen Seekarte (ECDIS = Electronic Chart Display and Information System) muss hier nicht dargestellt werden. Wer sich damit ausrüstet, wird sich sowieso ausführlich damit beschäftigen.

Das **Ostsee-Handbuch** des BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) ist entbehrlich. Es ist zwar ungemein informativ, auch interessant zu lesen. Ein Bootsfahrer aber muss das alles nicht wissen. Was er in der Praxis braucht, steht ausführlich genug in diesem Buch. Wer es sich anschaffen will für die hier beschriebenen Reviere: Es wäre das »Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil – Von Flensburg bis zum Sund und zur deutsch-polnischen Grenze« (BSH-Nr. 2003 1).

Worauf man nicht verzichten sollte, das ist der **Funkdienst für die Klein- und Sportschifffahrt**, früher »Jachtfunkdienst«, jährlich neu herausgegeben vom BSH, für das Seegebiet Ostsee/östliche Nordsee. Wer mit UKW ausgerüstet ist, braucht ihn sowieso, vor allem: Das Büchlein enthält alle Wetter- und Warndienste.

Hinweis: Es gibt eine BSH-Broschüre »Wetter- und Warnfunk«, die man sich kostenlos, als PDF-Datei, herunterladen kann: www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/WetterWarnfunk/WetterWarnfunk.pdf

Auf das **Leuchfeuerverzeichnis** kann man verzichten, denn die Leuchttonnen sind nicht mehr drin. Deren Kennung muss man jetzt aus der Seekarte entnehmen, was ausreichend ist. Allerdings: Das Leuchfeuerverzeichnis enthält Angaben, die man nicht aus der Seekarte entnehmen kann, etwa die Höhe, Form und Farbe der Feuerträger (Leuchttürme). Ich möchte das Leuchfeuerverzeichnis nicht missen. Wer es genauso halten mag: »Leuchfeuerverzeichnis Teil 2, Westliche Ostsee und Ostseefahrten« (BSH-Nr. 4002).

Nautischer Service: Das BSH bringt im Internet (bsh.de) eine Seite »Baden & Meer«, die man ab und zu anklicken sollte. Für ausgewählte Orte: Wassertemperatur, örtliches Wetter, Sonnen(Mond-)aufgang und -untergang, Wasserstandsvorhersage etc. Sehr interessant!

Wasserstandsveränderungen: Im Gegensatz zur Nordsee verursachen die Gezeiten keine nennenswerten Wasserstandsveränderungen. Die entstehen in der Ostsee durch den Wind. Als Faustregel gilt: Bei lang anhaltenden und starken NE-Winden können die Wasserstände extrem steigen, bei lang anhaltenden SW-Winden extrem absinken. Die aktuellen Wasserstandsveränderungen für verschiedene Ostseehäfen unter www.bsh.de in »Baden & Meer« (siehe oben). Dort auch das Wetter und die Prognosen für den nächsten Tag.

Seekartennull: Kartennull (KN) oder Seekartennull (SKN) ist die Nullfläche, auf welche die Tiefenangaben in einer Seekarte bezogen sind. An der Nordseeküste mit ihren Gezeiten wurde inzwischen das vereinheitlichte Seekartennull **LAT** (= **Lowest Astronomical Tide**) eingeführt. Das ist der niedrigstmögliche Gezeitenwasserstand.

In der Ostsee, die ja kein (ausgeprägtes) Gezeitengewässer ist, gilt LAT nicht, sondern nach wie vor als Seekartennull der **Mittlere Wasserstand**.

Das Boot

Ein unerschöpfliches Thema: das Boot. Ganz einfach: Welches Boot das »richtige« ist, hängt vom Revier ab. Aber wenn man nicht gerade ein Boot chartert, hat man ja keine Auswahl. Man hat sein Boot, so wie es nun einmal ist, und muss damit zurechtkommen. Nun flüchten sich Fachautoren häufig in die Formulierung, »seetüchtig« müsse es sein. Wohl wahr! Nur, was ist das? Schon die sichersten Boote sind verloren gegangen, und mit anderen, die alles andere als seetüchtig waren, wurden weite und gefährliche Reisen über den Pazifik gemeistert. Siehe die »Meuterei auf der BOUNTY« und die abenteuerliche

Rettungsfahrt unter Führung von *Lieutenant* William Bligh. Deshalb: Genauso wichtig wie die Seetüchtigkeit des Bootes ist die Erfahrung des Schiffsführers. Er ist – wie schön in diesen Zeiten – an Bord immer noch die höchste Autorität, und er trägt letztlich die Verantwortung für Schiff und Mannschaft.

Die Ausrüstung

Zur Ausrüstung kann man schon Verbindlicheres sagen:

- Genug Fender (mindestens vier) und feste, auch lange Leinen
- Starkes Ankergeschirr, nach Möglichkeit mit Kettenvorlauf (eigentlich unentbehrlich, denn gerade in den Förden gibt es viele gute Ankerplätze)
- Wer einen Abstecher nach Dänemark machen will, sollte einen zweiten Anker mitführen. In Skandinavien legt man oft mit dem Bug zum Steg an und bringt einen Heckanker aus.
- Petroleum-Ankerlaterne, damit einem das elektrische Ankerlicht nicht die Batterie leerzieht
- Kompensierten Kompass (selbstverständlich)
- Gutes Fernglas (da wir fast immer in Land-sicht segeln)
- Dingi oder anderes Beiboot, damit man an Land kommt, wenn man ankert
- Echolot, unentbehrlich in den oft flachen Gewässern der Ostsee
- Ersatzkanister für den Treibstoff, denn nicht in jedem Hafen kann man Diesel bunkern (deshalb auch immer volltanken, wenn sich die Gelegenheit bietet)
- Ausreichende Sicherheitsausrüstung, zumindest ohnmachtssichere Rettungswesten (für jedes Crewmitglied eine), Rettungsboje mit 20 m langer Schwimmleine, Wurfleine, wenn irgend möglich eine Rettungsinsel, Signalmittel (Raketen, Knaller, Leuchtkugeln)
- UKW oder NAVTEX, um Wetterberichte empfangen zu können
- Seefunkanlage, und zwar mit DSC-Controller
- Radarreflektor, möglichst hoch im Topp in Yachtstellung. Bei schlechter Sicht vom

Radargerät der Berufsschifffahrt rechtzeitig erfasst zu werden, wird dadurch wesentlich erhöht

- GPS-Empfänger

Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen, etwa um Bordapotheke, Taschenlampen, Bootshaken, Werkzeug, Signalflaggen, Navigationsbesteck, Log usw. Doch das ist im Allgemeinen alles auf einem Boot vorhanden, wie auch die gesetzlich vorgeschriebenen Navigationslichter.

2 Unterwegs

Seewetterberichte

Wer heute alles Wetterberichte anbietet und über welches Medium, das zu wissen ist fast schon eine Wissenschaft für sich. Was man davon nutzen kann, hängt letztendlich von der eigenen Ausstattung ab. Das geht von Handy bis NAVTEX. Der schon erwähnte *Funkdienst für die Klein- und Sportschifffahrt* bringt das alles in einer nicht noch zu verbessernden Genauigkeit. Ich rate, die Ausgabe nicht zu scheuen und sich das Buch anzuschaffen.

Seewarndienst

Jeder, der von einer bisher nicht erkannten Gefahr oder Behinderung für die Schifffahrt Kenntnis erhält, muss dies auf dem schnellsten Weg direkt oder über eine Küstenfunkstelle dem Seewarndienst mitteilen: Seewarndienst Emden, Tel. 0 49 27–18 77–2 83 (rund um die Uhr)

Nautische Warnnachrichten

Die Nautischen Warnnachrichten (NWN) enthalten Angaben über alle Gefahren, Behinderungen, Einrichtungen, Veränderungen und sonstige Umstände, die Einfluss auf die sichere Schiffsführung haben können. Sie er-

strecken sich auf alle Seeschiffahrtsstraßen sowie den Bereich des Festlandssockels in der Nord- und Ostsee. Die NWN werden vom *See-warndienst Emden* herausgegeben, der rund um die Uhr arbeitet.

Im Funkfernsehverfahren (NAVTEX) werden sie in deutscher Sprache auf 490 kHz verbreitet (außerdem über UKW von den Verkehrszentralen mit den Lagemeldungen, s. u. »Revierdienste«).

NAVTEX: Für die Ostsee: Sendezeit 0150, 0950, 1750. Neben den Nautischen Warnnachrichten werden auch Windwarnungen, Wettervorhersagen für 12 Stunden und Aussichten für weitere 12 Stunden gebracht.

Für die in diesem Törnführer beschriebenen Reviere senden nachfolgende Revierdienste ebenfalls Wetterinformationen und Warnnachrichten:

Nord-Ostsee-Kanal: Von der Küstenfunkstelle (KüFuSt) *Kiel* für die NOK-Weststrecke halbstündlich h+15 und h+45 auf UKW-Kanal 02, für die NOK-Oststrecke um h+20 und h+50 auf UKW-Kanal 03

Kieler Bucht: Von der KüFuSt *Kiel Traffic* stündlich um h+00 auf UKW-Kanal 67

Fehmarn: Von der Küstenfunkstelle *Fehmarnbelt Traffic* stündlich um h+15 auf UKW-Kanal 68

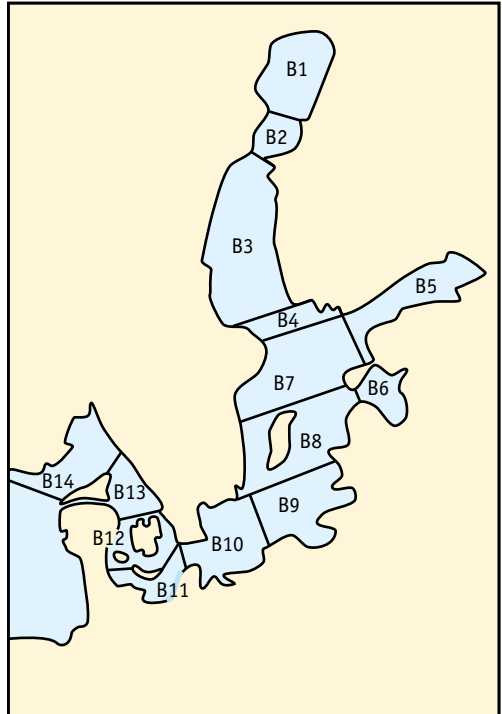
Trave: Von der Küstenfunkstelle *Trave Traffic* stündlich um h+30 auf UKW-Kanal 13

Revierdienste

Eckernförder Bucht Schiffsverkehrsdienst (VTS): Anruf und Sicherheit, Lagemeldungen nach Erfordernis und auf Anforderung. UKW-Kanal 73, Ruf *Kiel Bight Traffic*

Fehmarn Schiffsverkehrsdienst: Anruf und Sicherheit, Lagemeldung stündlich um h+15 und bei Erfordernis oder auf Ersuchen. UKW-Kanal 68, Ruf *Fehmarnbelt Traffic*

Flensburger Förde Schiffsverkehrsdienst (VTS): Anruf und Sicherheit, Lagemeldungen nach Erfordernis und auf Anforderung. UKW-Kanal 73, Ruf *Kiel Bight Traffic*



Internationale Wettervorhersagegebiete Ostsee

- B1 Bottenvik (Bay of Bothnia)
- B2 Norra Kvarken (The Quark)
- B3 Bottensee (Sea of Bothnia)
- B4 Åland-See und Åland-Inseln (Sea of Åland and Åland Archipelago)
- B5 Finnischer Meerbusen (Gulf of Finland)
- B6 Rigaischer Meerbusen (Gulf of Riga)
- B7 N-liche Ostsee (Northern Baltic)
- B8 Mittlere Ostsee (Central Baltic)
- B9 SO-liche Ostsee (Southeastern Baltic)
- B10 S-liche Ostsee (Southern Baltic)
- B11 W-liche Ostsee (Western Baltic)
- B12 Belte und Sund (The Belts and The Sound)
- B13 Kattogat
- B14 Skagerrak

Kieler Förde Schiffsverkehrsdienst (VTS): Anruf und Sicherheit, Lagemeldungen stündlich um h+00 und bei Erfordernis oder auf Ersuchen.

UKW-Kanal 67, Ruf *Kiel Traffic*

Schlei Schiffsverkehrsdienst (VTS): Anruf und Sicherheit, Lagemeldungen nach Erfordernis und auf Anforderung.

UKW-Kanal 73, Ruf *Kiel Bight Traffic*

Trave Schiffsverkehrsdienst (VTS): Anruf und Sicherheit, Lagemeldung stündlich um h+30 und bei Erfordernis oder auf Ersuchen.

UKW-Kanal 13, Ruf *Trave Traffic*

Bundespolizei/Küstenwache

Die Boote der deutschen Küstenwache führen die Bundesfarben sowie an der Bordwand groß die Aufschrift »Küstenwache«. Die Küstenwache ist zuständig für die Überwachung der deutschen Küstengewässer. Ihre Fahrzeuge sind auf UKW-Kanal 16 ständig empfangsbereit.

Das Küstenwachtzentrum Ostsee in Neustadt/Holstein ist inzwischen aufgelöst. Seine Aufgaben hat das neu geschaffene **Maritime Sicherheitszentrum Cuxhaven** übernommen. Hier sind zusammengefasst: der Zoll, die Wasserschutzpolizei, die Bundespolizei, die Marine (und andere hier nicht interessierende Behörden). Das Sicherheitszentrum hat die Tel.-Nr. 04721-56 74 06.

Grenzpolizeiliche Kontrolle

Grundsätzlich gilt: Verlässt man das Bundesgebiet über eine Schengen-Außengrenze bzw. passiert man eine solche von See her, so muss man sich einer Grenzkontrolle unterziehen. Das erfolgt an den Grenzübergangsstellen. Die Schengen-Außengrenze verläuft 12 Seemeilen vor der Küste und parallel zu ihr (12-Meilen-Zone). Quert man diese Außengrenze, werden Aus- und Einreisekontrollen durchgeführt.

Für die in diesem Törnführer beschriebenen Reviere kommt das nicht in Frage. Denn wir

haben ja immer Küstenfahrt und werden wohl nicht über die 12-Seemeilen-Zone (deutsches Hoheitsgebiet) hinauskommen. Und damit erübrigen sich auch alle Grenzformalitäten. Das gilt natürlich auch für einen Abstecher nach Dänemark. Denn unser Nachbar ist »Vollanwender« des Schengenabkommens. Das heißt: Bewegt man sich über eine Grenze dieser Staaten, so gilt das als »Binnengrenzverkehr«. Es muss in diesem Fall keine »Grenzübergangsstelle« angelaufen werden, und es bedarf auch keiner »Grenzerlaubnis«.

Alle Fragen, die mit einem Grenzübertritt zusammenhängen, kann man im Internet nachlesen: www.bundespolizei-see.de

Passpflicht

Nach wie vor ist man verpflichtet – auch im Binnengrenzverkehr –, anerkannte und gültige »Grenzübertrittspapiere« (Personalausweis, Pass, Kinderreisepass) mitzuführen.

Deutscher Zoll

Bleibt man in den deutschen Hoheitsgewässern, dann hat man mit dem Zoll selbstverständlich nichts zu tun. Anders, wenn man in ein anderes Land segelt, etwa nach Dänemark, aber auch in diesem Fall hat sich alles enorm vereinfacht:

Seit 1993 sind die Zollkontrollen zwischen den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU) weggefallen. Waren, die man zum persönlichen Bedarf mitbringt, sind zollfrei.

Dänemark gehört zur EU. Macht man also einen Abstecher nach Dänemark, so gilt bei der Heimfahrt die obige Regel.

Frage: Was ist persönlicher Bedarf? Was gilt als Reisemitbringsel?

Folgende Mengen gelten als persönlicher Bedarf:

- 800 Zigaretten
- 400 Zigarillos
- 200 Zigarren
- 1 kg Tabak
- 10 l Spirituosen
- 20 l Likörweine
- 90 l Wein/110 l Bier

Alles Theorie. Das sind Mengen, die man kaum je erreicht, wenn man aus Dänemark zurückkommt (zumal das meiste dort sowieso teurer ist als bei uns); und deshalb ist es im Normalfall auch unnötig, sich beim Zoll zu melden. Wenn doch, siehe den blauen Kasten hier:

Zollämter

Brunsbüttel: Tel. 04852 – 83000 •
Flensburg: 0461 – 144600 • **Heiligenhaf:** 04362 – 506450 • **Kiel (Wik):** 0431 – 320980 • **Lübeck:** 0451 – 7075280 • **Mölln:** 04542 – 830310 •
Rendsburg: 04331 – 1230960

Fischerei

Fischereifahrzeugen geht man aus dem Weg, alter Grundsatz. Denn während wir zum Vergnügen auf dem Wasser sind, verdienen Fischer damit ihr Geld, und das bei härtester Arbeit.

Sie geben uns Signale, die zu beachten sind und die so aussehen:

Ein **fischender Trawler** (Kutter, der ein Schleppnetz oder anderes Fanggerät zieht), zeigt in Fahrt seine Tätigkeit so an:

- am Tage ein Stundenglas
- nachts zwei Rundumlichter senkrecht übereinander, das obere grün, das untere weiß
- ein Topplicht achterlicher und höher als das grüne Rundumlicht (Pflicht nur für Schiffe länger als 50 m)
- bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich Seitenlichter und Hecklicht

Ein **fischendes Fahrzeug, das nicht trawlt** (fischt mit Treibnetzen oder Ringwaden), führt in Fahrt:

- am Tage ein Stundenglas
- einen Kegel (Spitze oben) an der Seite, wo ein Fanggerät ausgebracht ist (nur wenn dieses mehr als 150 m weit waagrecht ins Wasser reicht)
- nachts zwei Rundumlichter senkrecht übereinander, das obere rot, das untere weiß

- bei ausgebrachtem Fanggerät, das waagrecht mehr als 150 m ins Wasser reicht, ein weißes Rundumlicht an der Seite, wo das Fanggerät ausgebracht ist
- bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich Seitenlichter und Hecklicht

Das klingt alles ziemlich kompliziert. Dabei hält man sich an die klare und einfache KVR-Regel 18: Fischenden Fahrzeugen muss man ausweichen!

Treibnetze

Treibnetze bestehen aus bis zu 150 Netzteilen, die miteinander zu einer sogenannten Fleet verbunden und durchschnittlich 4 bis 5 m lang sind. Die Netze werden durch Schwimmkörper getragen und hängen etwa 6 bis 7 m unter der Wasseroberfläche. In Abständen von 35 bis 40 Netzen sind zur Bezeichnung Bojen, manchmal mit Radarreflektor oder Leuchte, angebracht. Die fischenden Fahrzeuge treiben in Lee der Netze.

Reusen und Grundstellnetze gibt es überall an der Küste. Manche reichen vom Ufer aus mehrere hundert Meter weit ins Wasser hinein. Gebiete, in denen regelmäßig gefischt wird, sind in den Seekarten markiert. Man halte sich davon gut fern! Das gilt besonders nachts.

Brücken

In den hier beschriebenen Revieren gibt es folgende Brücken:


- Egersund
- Kiel: Hörnbrücke
- Lübeck: Eric-Warburg-Brücke
- Lübeck: Eisenbahn- und Straßenhubbrücke
- Schleibrücke Kappeln
- Schleibrücke Lindaunis
- Sønderborg

Die Öffnungszeiten werden bei den einzelnen Törnvorschlügen angegeben. Es empfiehlt sich dessen ungeachtet, in den Aushang der Hafenkontore zu schauen, für den Fall, dass sich die Zeiten geändert haben sollten. ▷

Beim Passieren einer Brücke gelten folgende Regeln:

- Man heißt zwei Flaggen (untereinander) vor, um dem Brückenwärter zu signalisieren: Mach für mich bei der nächsten Öffnungszeit die Brücke auf! (Dies allerdings ist pure Theorie; denn man hat noch nie jemanden gesehen, der das täte, denn der Brückenwärter sieht ja, dass man passieren will.)
- Muss man länger vor einer Brücke warten, darf man davor ankern, muss aber einen Mindestabstand von 100 m einhalten.
- Die Berufsschiffahrt hat Vorfahrt.
- Durchsegeln ist (eigentlich) nicht gestattet, wird aber toleriert, wenn man mit einem raumen Wind zügig passiert.

Brückensignale

Durchfahrt erlaubt, wenn die Durchfahrtshöhe reicht	
Durchfahrt verboten	
Öffnung wird vorbereitet	
Durchfahrt frei	
Durchfahrt erlaubt, Gegenverkehr beachten	
Für die Schifffahrt gesperrt	

Häfen

Von (fast) jedem Hafen ist in diesem Buch ein **Hafenplan** enthalten, jedenfalls von denen, die anzulaufen sich lohnt. Die Pläne sind so detailliert, dass man alles Wichtige daraus entnehmen kann. Nachdem Mecklenburg-Vorpommern (siehe Törnführer »Ostseeküste 2: Travemünde bis Stettin«) enorm in Yachthäfen investiert hat, hat nun Schleswig-Holstein nachgezogen und mächtig aufgerüstet.

Wassertiefen sind in diesen Plänen nur dann angegeben, wenn sie weniger als 3 m betragen. Die Stellen, die Wassertiefen von weniger als 2 m aufweisen, sind dunkelblau, die tiefen Stellen hellblau gedruckt.

Ob ein **Platz frei** ist, kann man meist an kleinen Tafeln erkennen, die am Steg hängen. Ist es eine grüne, heißt das: Der Platz ist frei. Ist es eine rote: Der Platz ist belegt. Dessen ungeachtet sollte man sich baldmöglichst nach dem Anlegen beim Hafenmeister melden. In manchen Häfen wird das Hafengeld an Bord kassiert, in den meisten aber muss man es im Hafenkantor bezahlen (= Bringschuld).

Liegegelder sind inzwischen doch recht saftig. Deshalb (und nicht allein deshalb): ab und zu mal ankern.

Ausstattung. Die meisten Häfen sind mittlerweile sehr gut ausgestattet. Duschen, saubere Waschräume und WCs gibt es nahezu überall. Die Duschen können zumeist nur mit Münzen bedient werden, die man beim Hafenmeister kaufen kann. In einigen Häfen gibt es auch Waschmaschinen und Trockner, in manchen sogar Küchen. Die meisten Häfen verfügen über Internetanschluss.

Blaue Flagge. Manche Häfen zeigen stolz an, dass sie mit einer »blauen Flagge« ausgezeichnet sind, die dann auch fröhlich im Wind flattert. Es ist dies eine europaweite Initiative, mit der Bootshäfen nach strengen Kriterien qualifiziert werden. Ein Hafen, der sich als besonders umweltfreundlich erweist, bekommt diese Auszeichnung, die immer nur für ein Jahr vergeben wird.

Ankerplätze

Soweit bekannt und erprobt, wird auf Ankerplätze hingewiesen. Die Dänen (s. Kapitel »Die Flensburger Förde«, s. S. 128 ff.) haben an besonders schönen und geeigneten Ankerplätzen gelbe Ankerbojen ausgelegt, die im Herbst wieder eingezogen werden. Sie sind mit »DS« beschriftet. Zur Nachahmung empfohlen. Als Ausländer darf man allerdings nicht an diesen

Bojen festmachen, es sei denn, man wäre Mitglied eines dänischen Seglervereins (was durchaus möglich ist).

Schiffahrtsvorschriften

Die üblichen Vorschriften und Verordnungen müssen dem Inhaber des obligatorischen Sportbootführerscheins See bekannt sein, als da sind Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung, Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, Kollisionsverhütungsregeln, Verkehrstrennungsgelände, ebenso das Betonungssystem A. Es muss also hier nicht weiter darauf eingegangen werden.

Militärische Sperr- und Warngebiete

Solche gibt es in der Ostsee relativ viele. Der Unterschied ist der: Der Aufenthalt in *Sperrgebieten* ist verboten, in den *Warngebieten* nur dann, wenn militärische Übungen stattfinden (dann werden sie automatisch zu Sperrgebieten).

Warngebiete sind mit gelben Tonnen gekennzeichnet, die als Toppzeichen, wenn vorhanden, ein gelbes liegendes Kreuz tragen und mit »Warn-G.« beschriftet sind.

Sperrgebiete sind ebenfalls mit gelben Tonnen gekennzeichnet, mit einem – von oben gesehen – rechtwinkligen roten Kreuz (Spierentonnen und Stangen mit einem breiten roten Band). Toppzeichen – wenn vorhanden – ebenfalls ein gelbes liegendes Kreuz. Spierentonnen und Stangen haben immer Toppzeichen. Beschriftung: »Sperrgebiet« oder »Sperr-G.«.

Warngebiete:

- Torpedoschießbahn Eckernförde–Süd
- Aschau
- Todendorf
- Putlos

Sperrgebiete:

- Schönhagen
- Surendorf

- Eckernförde–Süd
- Eckernförde–Nord

Mehr dazu bei den einzelnen Revierbeschreibungen.

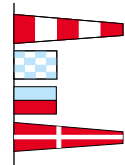
Schiffe der Bundesmarine

Kriegsschiffe und Hilfsschiffe der Marine haben wie sonstige Schiffe die Verordnungen zur Regelung des Seeverkehrs zu beachten. Sie genießen bei den Ausweich- und Fahrregeln keine Vorrechte. Verbände von Kriegsschiffen (auch im Geleit fahrende Handelsschiffe) gelten in ihrer Manövrierfähigkeit als beeinträchtigt. Ihnen ist deshalb immer auszuweichen. Niemals sollte versucht werden, einen Verband zu durchfahren.

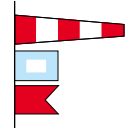
Minenräumfahrzeuge führen bei Tage drei schwarze Bälle: einen nahe dem Vormasttopp und je einen an den Enden der vorderen Rah. Außerdem das Flaggsignal »PB« (»Halten Sie Abstand von mir, ich bin beim Minenräumen«). Bei Nacht zeigen sie anstelle der drei Bälle drei grüne Rundumlichter zu Topplicht, Seitenlichtern und Hecklicht. Diese zusätzlichen Lichter werden an den gleichen Stellen

Flaggsignale der Marine

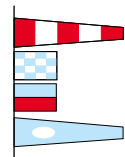
Fahrzeug in Schieß-
übungen: NE 4



Fahrzeug beim
Minenräumen: PB



Fahrzeug mit U-Boot
in der Nähe: NE 2



geführt wie die Tagsignale. Werden diese Signale gezeigt, bedeutet es, dass es für andere Fahrzeuge gefährlich ist, sich dem Minenräumfahrzeug auf weniger als 1000 m zu nähern.

Sicherungsfahrzeuge für Unterseeboote zeigen bei Tage unter dem Signalbuch- und Antwortwimpel das Flaggensignal »NE2«. Dies bedeutet: »Fahren Sie sehr vorsichtig! U-Boote üben in diesem Gebiet.« Bei Nacht drei Rundlichter senkrecht übereinander, das obere und das untere rot, das mittlere weiß. Bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich Topplicht, Seitenlichter und Hecklicht. Macht man Schiffe aus, die diese Signale zeigen, dann nichts wie weg!

Fahrzeuge in Schießübungen zeigen unter dem Signalbuch- und Antwortwimpel das Flaggensignal »NE4« (»Fahren Sie sehr vorsichtig! Halten Sie sich aus dem Schussbereich!«).

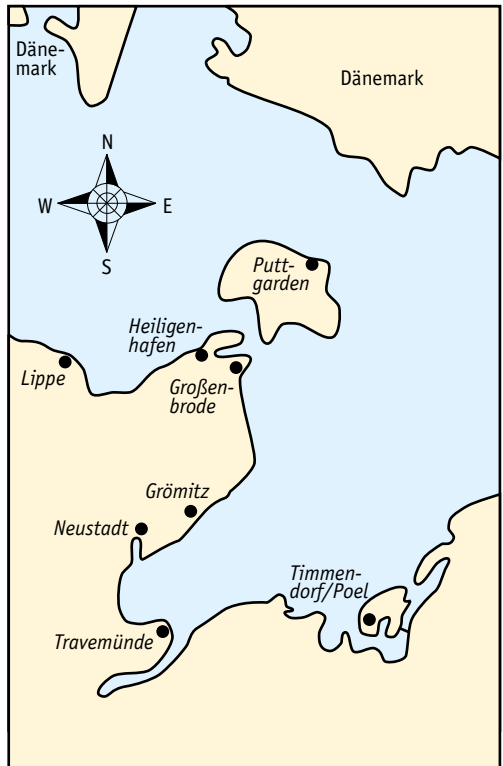
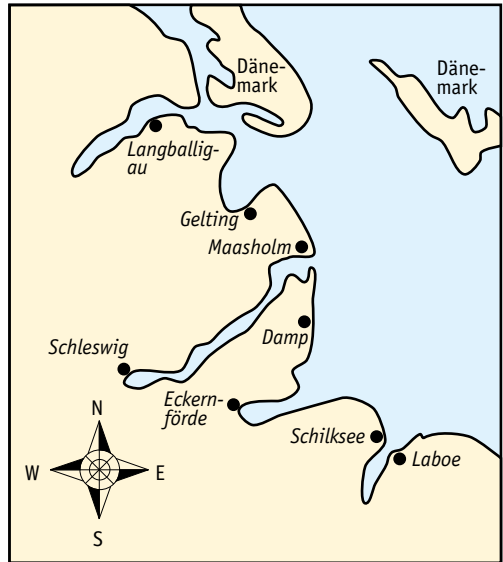
Notfälle

Bremen Rescue

- Tel. 0421-536870
- SAR-Alarmruf für Mobilfunknutzer: 124 124 (in allen deutschen Mobilfunknetzen ohne Vorwahl und bei eingebuchtem Gerät). Wichtig: Das Mobilfunktelefon kann auf See nicht gepeilt und somit auch nicht geortet werden. Außerdem ist die Reichweite auf See eingeschränkt.
- UKW(DSC)-Kanal 70 oder UKW-Kanal 16, Rufzeichen »Bremen Rescue«

Angaben im Notfall

- Schiffsname und Rufzeichen
- Position
- Zahl der an Bord befindlichen Personen
- Art des Notfalls (Leck, Feuer etc.)
- Zustand des Bootes und der Besatzung
- Wetter im Notfallgebiet
- Info über verwendete Signalmittel



Stationen der Rettungsflotte

In diesen 16 Häfen sind Seenotrettungsboote stationiert. Für den Fall der Fälle: Hilfe ist immer nah.

Den maritimen Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue – SAR) nimmt bei uns die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) wahr. Die Koordinierung der SAR-Maßnahmen erfolgt durch die Seenotleitung (MRCC) Bremen (Bremen Rescue). Die Durchführung des SAR-Dienstes obliegt den Seenotrettungskreuzern und Seenotrettungsbooten.

Im Notfall ist die Seenotleitung zu verständigen (siehe blauen Kasten auf der vorigen Seite).

Seenotsignale

Auch wenn die meisten Boote heutzutage mit UKW ausgerüstet sind (oder der Skipper wenigstens ein Handy hat), sollte man einige der Notzeichen entsprechend KVR (Anlage IV) kennen:

- Langsames und wiederholtes Heben und Senken der seitlich ausgestreckten Arme
- Ball über oder unter viereckiger Flagge
- Knallsignale im Abstand von einer Minute
- Dauerton eines Signalhorns
- Rote Handfackel
- Flammensignal auf dem Fahrzeug
- Orangefarbenes Rauchsignal
- Flaggensignal NC
- Fallschirm-Leuchtrakete

Zehn Sicherheitsregeln

1. Seine Fähigkeiten als Schiffsführer richtig einschätzen!

Auch wenn man den Sportbootführerschein See hat: Sicher wird man erst durch Erfahrung. Also erste Törns auf einfachen Revieren.

2. Sich mit seinem Boot richtig vertraut machen!

Prüfen Sie, ob das Boot für das vorgesehene Revier auch wirklich tauglich ist, ob es entsprechend ausgerüstet ist und ob auch alles funktioniert.

3. Boot mit den unentbehrlichen Rettungsmitteln ausrüsten!

Welche das sind, hängt in erster Linie vom Revier ab, auf dem man segelt. Unabdingbar:

eine Rettungsweste für jeden, Signalmittel, um einen Notfall anzuzeigen zu können, Feuerlöscher, geeignete Lenzvorrichtungen, Erste-Hilfe-Ausrüstung. Und: ein starkes Ankergeschirr mit langer Leine und Kettenvorlauf.

4. Sich über das ausgewählte Revier umfassend informieren!

Was die hier beschriebenen Reviere betrifft, gibt dieses Buch die umfassendsten Informationen. Man sollte sich aber auch unterwegs immer auf dem Laufenden halten: Schwarzes Brett an den Hafenmeistereien studieren, Klönschnack auf dem Steg mit Einheimischen.

5. Regelmäßig den Wetterbericht hören und auswerten!

6. Vor Beginn des Törns die Crew einweisen!

Man stelle sich einmal vor, der Schiffsführer wird ohnmächtig durch einen Unfall, das Boot gerät in Seenot, und die Mitsegler wissen nicht einmal, wo die Rettungswesten verstaut sind, geschweige denn, wie man Notsignale gibt.

7. Sicherheitsvorkehrungen treffen! Rettungsmaßnahmen üben!

Es darf gar nicht dazu kommen, dass einer über Bord geht. Deshalb: Sicherheitsgurte anlegen und Rettungswesten (in Dänemark obligatorisch).

8. Bei Nebel nicht ablegen, sondern im Hafen bleiben!

Wird man unterwegs von Nebel (oder schlechter Sicht) überrascht, dann raus aus dem Fahrwasser. Anker werfen. Alle 2 Minuten kräftiges Schallsignal geben!

9. Sich von der Berufsschiffahrt fernhalten!

Bedenken Sie immer, für diese Leute ist Seefahrt Arbeit, Brot und Verdienst, für uns aber Vergnügen. Also Rücksicht! Und daran denken: Segelboote dürfen beim Kreuzen die durchgehende Schifffahrt nicht behindern!

10. Immer Ausguck halten!

Abstecher nach Dänemark

Wer auf der Flensburger Förde segelt, wird wahrscheinlich auch einen Schlag hinüber nach Dänemark machen, etwa zu dem schönen Hafenzdädtchen Sønderborg (s. S. 135) oder – wenn schon, denn schon – einen kleinen Törn rund der Insel Als (das ist ausführlich beschrieben in dem Törnführer »Dänemark 1: Jütland, Anholt, Læsø«).

Also, wenn man nach Dänemark will, ist Folgendes zu beachten:

Vereinfachter Grenzverkehr für Sportboote

In den vergangenen Jahren wurden die Vorschriften für Personen, die mit dem Sportboot die Grenzen überschreiten, sehr vereinfacht. Die Verpflichtung, einen Hafen anzulaufen, der als Grenzübergangsstelle zugelassen ist, ist für Reisen zwischen den »Schengen-Staaten« inzwischen entfallen. Das bedeutet: Dieser Reiseverkehr ist grundsätzlich von der Ein- und Ausreisekontrolle befreit. Dänemark ist ebenso *Schengenstaat* wie die Bundesrepublik Deutschland. Kontrollen sind nur erforderlich, wenn man eine Schengen-Außengrenze überschreitet. Das wäre der Fall, wenn man etwa nach Russland segeln würde. Alle anderen Ostsee-Anrainerstaaten sind Schengenstaaten, ergo auch Dänemark. Zur Erklärung: Am 25.3.2001 haben verschiedene EU-Staaten, die sogenannten Schengenstaaten, ein Abkommen (Schengener Abkommen) über einen vereinfachten Grenzverkehr geschlossen. Daher der Name. (s. a. »Grenzpolizeiliche Kontrolle«, S. 12).

Notfälle

Auf See: Die dänischen Gewässer werden ohne Unterbrechung von **Lyngby Radio** und seinen abgesetzten Stationen überwacht; man kann also über UKW-Funk Hilfe herbeirufen: über den Notruf- und Anrufkanal 16 und über DSC auf Kanal 70 (MMSI 002191000).

SAR-Einsätze in den dänischen Gewässern werden durch die Seenotkoordinierungsstelle **JRCC Århus** (Joint Rescue Co-ordination Center) koordiniert (Tel. 89 43 30 99).

Notraketen und andere Notsignale bewirken den sofortigen Einsatz des Seenotrettungsdienstes. Signalpistolen dürfen mit nach

Dänemark genommen werden; es ist allerdings verboten, sie von Bord zu bringen. Die Waffenbesitzkarte muss griffbereit sein.

An Land: Über den Notruf 112 kann man von jeder Telefonzelle aus die Alarmzentrale erreichen, die dann rasche Hilfe organisiert. Dieser Anruf funktioniert ohne Münzeinwurf.

Rettungswesten müssen in passender Größe für jedes Besatzungsmitglied an Bord sein. Tragepflicht besteht nicht. Man sieht aber, dass dänische Segler grundsätzlich die Rettungsweste tragen.

Schiffahrtsvorschriften

Die wichtigste Vorschriften sind vorgegeben mit den internationalen **Kollisionsverhütungsregeln** (KVR). Darüber hinaus gibt es noch spezielle Vorschriften für die dänischen Hoheitsgewässer:

- Ankern in engen Fahrwassern, besonders in den Linien der Richtfeuer und Leitsektoren, ist verboten. Man muss als Ankerlieger tagsüber den Ankerball setzen und nachts ein weißes Rundumlicht zeigen. In der unmittelbaren Nähe von Kabeln darf man unter keinen Umständen ankern. Unterwassersekkabel gibt es natürlich sehr viele in Dänemark. Richtbaken an den Ufern zeigen an, wo ein Kabel ins Wasser führt. Den Verlauf der Kabel erkennt man in der Seekarte an roten Schlangelinien. An den Ufern stehen Baken, an jedem Ufer immer zwei. Sie tragen als Toppzeichen eine weiße runde Scheibe mit rotem Punkt, die hintere zusätzlich noch ein auf der Spitze stehendes weißes Viereck mit rotem Rand. Man muss beim Ankern von einer Kabelführung einen Abstand von mindestens 200 m einhalten.
- Passieren zwei Fahrzeuge einander in engen Fahrwassern, muss das in die Engstelle einlaufende warten. Als einlaufendes Fahrzeug gilt dasjenige, das die grünen Tonnen an seiner Steuerbordseite hat.
- Bei Hafeneinfahrten ist das auslaufende Fahrzeug wartepflichtig.