

JAN
WERNER

OSTSEEKÜSTE 1

TRAVEMÜNDE BIS FLENSBURG

TÖRNFÜHRER

7.
AUFLAGE



DELIUS KLASING

JAN
WERNER

OSTSEEKÜSTE 1

TRAVEMÜNDE BIS FLENSBURG

TÖRNFÜHRER

DELIUS KLASING VERLAG

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von dem Autor nach bestem Wissen erstellt und von ihm sowie vom Verlag mit größtmöglicher Sorgfalt überprüft. Gleichwohl können wir keinerlei Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen übernehmen. Die hier zur Verfügung gestellten Pläne dienen lediglich zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keine See- bzw. Sportbootkarten oder andere offizielle nautische Unterlagen, deren Mitführung in aktueller Fassung wir dringend empfehlen.

Wir hoffen, dass Ihnen dieses Buch viel Freude bereitet. Falls Sie Anregungen haben sollten, was wir in Zukunft noch besser machen können, schreiben Sie uns bitte an reiselektorat@delius-klasing.de. Korrekturen veröffentlichen wir im Interesse aller Leser unter www.delius-klasing.de auf der jeweiligen Produktseite.

7., vollständig aktualisierte Auflage
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Folgende Ausgaben dieses Werkes sind verfügbar:
ISBN 978-3-667-12064-9 (Print)
ISBN 978-3-667-12343-5 (Epub)

Lektorat: René Stein
Umschlagvorderseite: Mauritius Images/Imagebroker
Umschlagrückseite: Christine Jacob

Innenteilfotos: Jan Werner, mit Ausnahme von Christine Jacob: [S. 33, 37, 39, 47, 58, 70, 74, 80, 83, 86, 87](#) oben, [90, 96, 98, 99, 101, 102, 123](#) unten

Übersichtskarten und Hafenpläne: Christine Jacob mit Ausnahme von Inch3, Bielefeld:

Umschlaginnenseite und -rückseite

Umschlaggestaltung: Felix Kempf, fx68.de

Layout: Christine Jacob, Schwerin

Lithografie: Mohn Media, Gütersloh

Datenkonvertierung E-Book: Bookwire - Gesellschaft zum Vertrieb digitaler Medien mbH

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise vervielfältigt oder an Dritte weitergegeben werden.

www.delius-klasing.de

Inhalt

Die Vorbereitung

Das Revier? Die Reviere!
Boot und Crew
Abstecher nach Dänemark

Mecklenburger und Lübecker Bucht

Fahrtenstrategie
Naturverhältnisse
Vom Fehmarnsund nach Travemünde
Von Neustadt direkt nach Travemünde
Auf der Trave nach Lübeck

Fehmarn

Die Insel
Der Fehmarnsund
Die Häfen
Insel-Erkundungen
Rüber nach Dänemark

Kieler Bucht

Fahrtenstrategie
Naturverhältnisse
Vom Fehmarnsund zur Kieler Förde
Kieler Förde
Eckernförder Bucht

Die Schlei

Naturverhältnisse

Fischerei

Fahrgebote

Brücken

Fahrtenstrategie

Von Schleimünde nach Schleswig

Die Rückreise

Die Flensburger Förde

Ausweichregeln

Naturverhältnisse

Fahrtenstrategie

Die Außenförde

Abstecher nach Dänemark

Auf der Innenförde nach Flensburg

Die Rückreise

Zwischen Nord- und Ostsee

Nord-Ostsee-Kanal

Elbe-Lübeck-Kanal

Register

Am Rande notiert

Die Geschichte von Haithabu

Danewerk

18. April 1864: Der Sturm auf die Düppeler Schanzen

Die Marineschule Mürwik

Flensburg – geschichtlich

Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals

Die Vorbereitung



Das Revier? Die Reviere!

Gewiss, alle in diesem Buch beschriebenen Reviere gehören zur deutschen Ostsee. Und sie haben sicherlich vieles gemeinsam, im Grunde aber sind sie doch sehr verschieden: Kieler Bucht und Mecklenburger Bucht bilden recht große Seeräume. Bei der Schlei, der Kieler Förde und 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 Warngelände Todendorf und Putlos in der Hohwachter Bucht würden einen zwingen, einen weiten Schlag seewärts zu machen. Sonst aber wird man immer in Landsicht 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, und 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.

Das gilt natürlich nicht immer, 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. 171](#)). Das sind von Brunsbüttel an der Elbe bis Kiel-Holtenau knapp 100 km. Wer sehr zügig fährt, kann das in einem Tag schaffen.

Motorboote (oder Segelboote, die den Mast legen können) können auch den Elbe-Lübeck-Kanal nehmen (beschrieben ab [S. 182](#)): von Lauenburg bis Lübeck gute 60 km. Aber: Die derzeitige maximale Durchfahrtshöhe beträgt hier nur 4,63 m, sie soll aber in den nächsten Jahren auf 5,25 m angehoben werden. Das geht für Segelboote also nur mit gelegtem Mast. Im Nord-Ostsee-Kanal hingegen ist die Durchfahrtshöhe mit 42 m geradezu gigantisch.

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 die Distanz 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 dank Internet längst nicht mehr. Denn auch Sportbootkarten können problemlos von jedem selbst berichtigt 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 »Kieler Bucht und Rund Fünen«, bestehend aus zwei Überseglern, 36 Revier- und Detailkarten, in unterschiedlichem, dem jeweiligen Revier angepasstem Maßstab. Im mitgelieferten Beiheft sind Hafенpläne, Wegpunkte und andere nautische Informationen, und mit dem beiliegenden Gutscheincode kann man die Karten auch 365 Tag lang in der App »Yacht Navigator« auf PC, Tablet oder Smartphone nutzen.

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 Onlineservice berichtigt: www.delius-klasing.de/sportbootkarten-berichtigungen.

Elektronische Seekarten setzen sich immer mehr durch. Man muss aus Sicherheitsgründen neben der elektronischen Seekarte jedoch weiterhin die gute alte Papierkarte an Bord haben, denn 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 dennoch für die hier beschriebenen Reviere anschaffen will: Es wäre das »Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil - Flensburg bis S-Schweden und Kołobrzeg« (BSH-Nr. 20031).

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 es 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, man findet sie unter »Publikationen« auf der Seite des BSH.

Auf das **Leuchtuerverzeichnis** kann man eigentlich verzichten, denn die Leuchttürme sind nicht mehr drin. Deren Kennung muss man jetzt aus der Seekarte entnehmen, was ausreichend ist. Allerdings: Das Leuchtuerverzeichnis enthält Angaben, die man nicht aus der Seekarte entnehmen kann, etwa die Höhe, Form und Farbe der Feuerträger (Leuchttürme). Ich möchte das Leuchtuerverzeichnis daher nicht missen. Wer es genauso halten mag: »Leuchtuerverzeichnis, Südwestliche Ostsee« (BSH-Nr. 4001).

Nautischer Service: Das BSH bietet unter www.bsh.de/aktdat/bm/Baden&Meer.htm die 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 findet man unter der Rubrik »Daten« auf 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** (MW).

Boot und Crew

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 gesamte 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 man fast immer in Landsicht segelt)
- 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 (international vorgeschrieben sind mind. 30 m), Wurfleine, wenn irgend möglich eine Rettungsinsel, Notflagge (60 x 60 cm), 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 Berufsschiffahrt rechtzeitig erfasst zu werden, wird dadurch wesentlich erhöht
- GPS-Empfänger

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

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 Sportschiffahrt* bringt das alles in einer nicht zu verbessernden Genauigkeit. Ich rate, die Ausgabe nicht zu scheuen und sich das Buch anzuschaffen.

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 erstrecken sich

auf alle Seeschiffahrtsstraßen sowie den Bereich des Festlandssockels in der Nord- und Ostsee. Die NWN werden vom *Seewarndienst 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. auch »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.

Der **Deutsche Wetterdienst** sendet den Seewetterbericht täglich auf der Kurzwellenfrequenz 5905 kHz und 6180 kHz um 0600-0630, 1200-1230 und 2000-2015. Auf der Internetseite des Deutschen Wetterberichtes www.dwd.de findet man weitere Wettermeldungen wie: Küstenseewetterberichte, 3-Tage-Vorhersagen, Seegangsvorhersagekarten, Windvorhersagen usw.

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

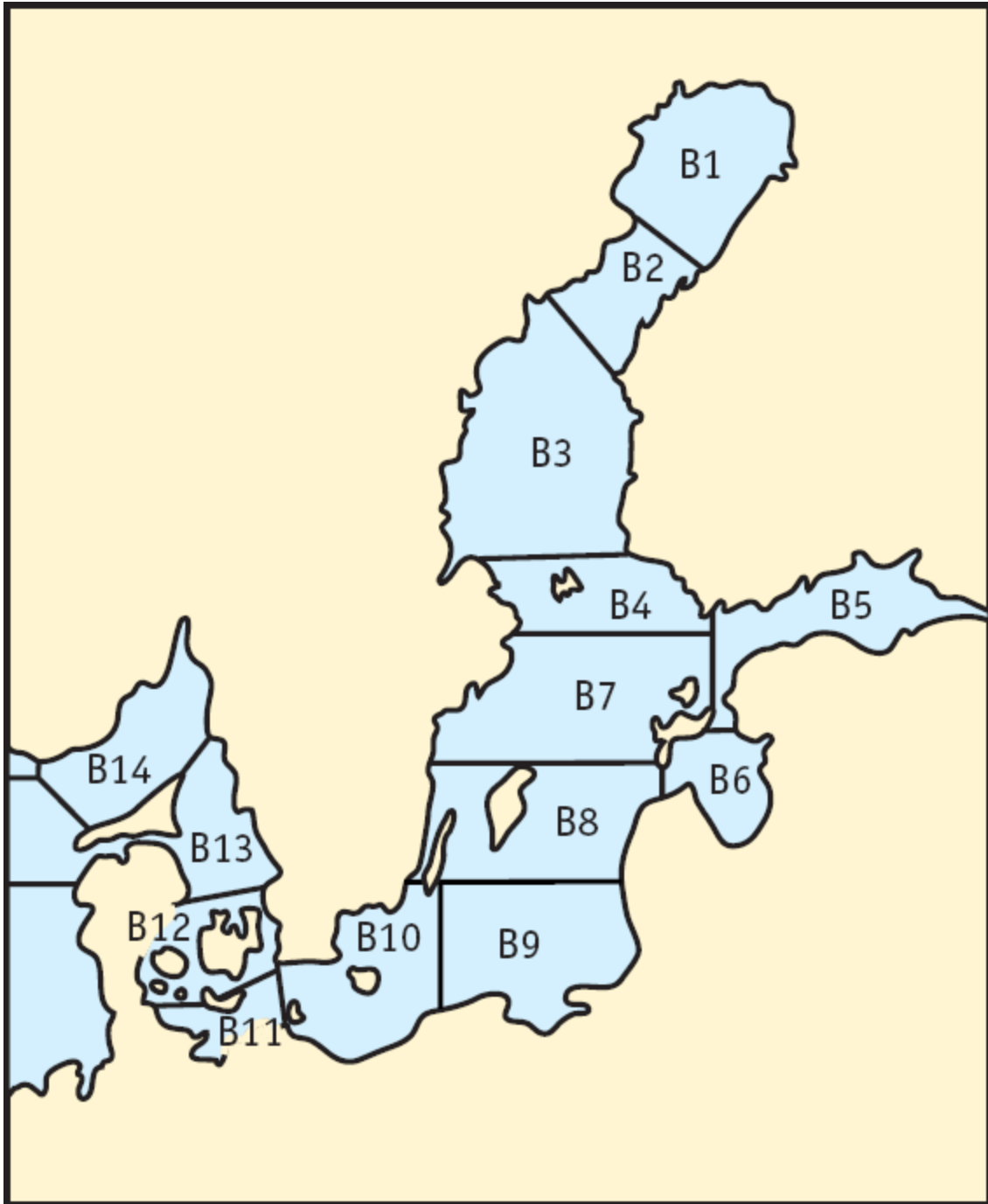
Fehmarn: von der KüFuSt *Fehmarnbelt Traffic* stündlich um h+15 auf UKW-Kanal 68

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

Der **Rundfunk** meldet ebenfalls Seewetterberichte (Wetterlage, Vorhersage für 12 Stunden und Aussichten für weitere 12 Stunden mit Hinweisen auf Starkwind und Sturm, Trendvorhersage für weitere 3 Tage - dies nur während der Sommerzeit - und Stationsmeldungen:

Deutschlandfunk über DAB+ und DVB-S um 0105, 0640 und 1810, auch über www.deutschlandradio.de/seewetter und Ansagedienst im Telefon: 0211-34529918.

NDR Info meldet auf folgenden Sequenzen: Flensburg auf 87,7 MHz, Kiel 99,7 MHz; Lauenburg 96,8 MHz; Lübeck 95,9 MHz, jeweils um 0005 und bei Bedarf, stündlich im Anschluss an die Nachrichten.



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 Kattegat
- B14 Skagerrak

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. 04927-1877283 (rund um die Uhr).

NDR Info Spezial Digitalradio DAB+, DVB-S Radio, über die NDR Radio App und als Livestream im Internet um 0005, 0830 und 2205.

Revierdienste

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

UKW-Kanal 16/73, Ruf *Kiel Bight Traffic*

Fehmarn Schiffsverkehrsdienst (VTS): Anruf und Sicherheit, Lagemeldung stündlich um h+15 und bei Erfordernis oder auf Ersuchen.

UKW-Kanal 16/68, Ruf *Fehmarnbelt Traffic*

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

UKW-Kanal 16/73, Ruf *Kiel Bight Traffic*

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

UKW-Kanal 16/67, Ruf *Kiel Traffic*

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

UKW-Kanal 16/73, Ruf *Kiel Bight Traffic*

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

UKW-Kanal 16/13, 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 Gemeinsame Lagezentrum See (die Einsatzzentrale des MSZ) ist rund um die Uhr erreichbar unter 030-185420-1111, die Bundespolizei unter 030-185420-2211 oder -1200.

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 infrage. 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.

Ausländische Staatsangehörige sollten zusätzlich in Besitz eines gültigen Aufenthaltstitels sein.

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 - bei einem Mindestalter von 17 Jahren:

800 Zigaretten

400 Zigarillos

200 Zigarren

1 kg Tabak

10 l Spirituosen

10 l Alkopops

20 l Likörweine

60 l Schaumwein

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
- 04362-506450

Heiligenhafen:

- **Kiel (Wik):** 0431-320986
- **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 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 (Signalkörper als Kegelspitze nach unten und Kegelspitze nach oben)
- nachts zwei Rundumlichter senkrecht übereinander, das obere grün, das untere weiß
- ein weißes 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 waagerecht ins Wasser reicht)
- nachts zwei Rundumlichter senkrecht übereinander, das obere rot, das untere weiß
- bei ausgebrachtem Fanggerät, das waagerecht 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 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:

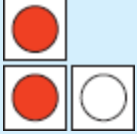
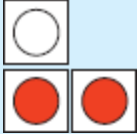
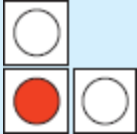


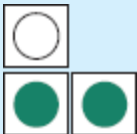
- Egersund
- Kiel: Hörnbrücke
- Lübeck: Eric-Warburg-Brücke
- Lübeck: Eisenbahn- und Straßenhubbrücke
- Schleibrücke Kappeln
- Schleibrücke Lindaunis
- Sønderborg

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

Beim Passieren einer Brücke gelten folgende Regeln:

- Man hisst zwei Flaggen (untereinander) vor, um dem Brückenwärter zu signalisieren: Mach für mich bei der nächsten Öffnungszeit die Brücke auf! (Dies allerdings ist pure Theorie; man hat noch nie jemanden gesehen, der das täte, denn der Brückenwärter sieht ja, dass man passieren will.)

Brückensignale

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

- Muss man länger vor einer Brücke warten, darf man davor ankern, muss aber einen Mindestabstand von 100 m einhalten.
- Die Berufsschifffahrt hat Vorfahrt.
- Durchsegeln ist (eigentlich) nicht gestattet, wird aber toleriert, wenn man mit einem raumen Wind zügig passiert.

Häfen

Von (fast) jedem Hafen ist in diesem Buch ein **Hafenplan** enthalten, jedenfalls von jenen, die sich anzulaufen lohnen. 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 über 2 m tiefen 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 handelt sich hier um 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 (siehe Kapitel »Die Flensburger Förde«, S. 136 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 die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung, die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, Kollisionsverhütungsregeln, die Verkehrstrennungsgebiete, ebenso das Betonungssystem A. Es muss also hier nicht weiter darauf eingegangen werden.

Militärische Sperr- und Warnggebiete

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

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

Sperrgebiete sind mit gelb-rot-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
- Möltenort
- Kolberger Heide

Sperrgebiete:

- Schönhagen
- Surendorf
- Torpedoschießstand Eckernförde-Süd
- Kranzfelder Hafen, Eckernförde-Nord
- Borgstedter See
- Marienleuchte
- Jägersberg
- Friedrichsort

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 aber 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 Flaggensignal »PB«

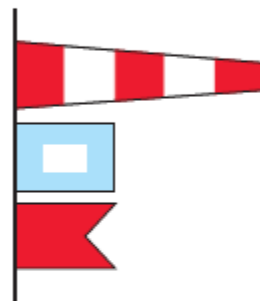
(»Halten Sie Abstand von mir, ich bin beim Minenräumen«). Bei Nacht zeigen sie anstelle der drei Bälle drei grüne Rundumlichter zu Topplicht, Seitenlichtern und Hecklicht. Diese zusätzlichen Lichter werden an den gleichen Stellen geführt wie die Tagsignale. Werden diese Signale gezeigt, bedeutet es, dass es für andere Fahrzeuge gefährlich ist, sich dem Minenräumfahrzeug auf weniger als 1000 m zu nähern.

Flaggensignale der Marine

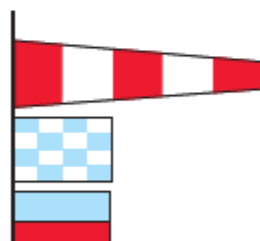
Fahrzeug in Schieß-
übungen: NE4



Fahrzeug beim
Minenräumen: PB



Fahrzeug mit U-Boot
in der Nähe: NE2





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 Rundumlichter 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!«).

Fahrzeuge mit Tauchereinsatz zeigen das Flaggensignal »A« unter dem Signalbuch- und Antwortwimpel.

Notfälle

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