

FRANK
KOORNEEF

BINNENTOUREN DEUTSCHLAND

DIE 23 SCHÖNSTEN TOUREN



DELIUS KLASING

FRANK
KOORNEEF

BINNENTOUREN DEUTSCHLAND

DIE 23 SCHÖNSTEN TOUREN

Aus dem Niederländischen von René Stein

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 und Karten 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.

Originalausgabe:

© Uitgeverij Hollandia, Haarlem

Uitgeverij Hollandia BV ist Teil der Gottmer Uitgevers Groep BV

Die niederländische Originalausgabe mit dem Titel „23 Toertochten in Duitsland“ erschien 2023 bei Uitgeverij Hollandia.

1. Auflage 2023

© Delius Klasing Verlag GmbH, Bielefeld

Folgende Ausgaben dieses Werkes sind verfügbar:

ISBN 978-3-667-12833-1 (Print)

ISBN 978-3-667-12923-9 (ePDF)

Aus dem Niederländischen von René Stein

Lektorat: René Stein, Dr. Annika Stahl

Fotos: alle Fotos von Frank Koorneef, außer: Bertel Kolthof (S. 24, 50, 58 b, 65 o, 74 b, 80, 83, 85, 98, 119, 120, 121 b, 128, 129 o, 130, 132, 134 b, 135, 137, 165 o, 171, 172 o, 173, 174 b und o, 176 b, 193, 196, 207, 208 b und o, 211 b und o); Linsen-Bootsurlaub (S. 14, 149, 155, 160 b, 180 o, 194 o); Arno Beuken (S. 142 o, 152, 157); Tourismusbüro Bad Karlshafen (S. 89); gg photo/Shutterstock (S. 47 o); Sina Ettmer Fotografie/Shutterstock (S. 81o); Frederick Doerschm/Shutterstock (S. 96); GagliardiFotografie/Shutterstock (S. 109); Aleksandr Medvedkov/Shutterstock (S. 129 b); Bildagentur Zoonar GmbH/Shutterstock (S. 138 o); Maurice Tricatelte/Shutterstock (S. 168); Gertan/Shutterstock (S. 200); andreas_naegeli/Shutterstock (S. 205); leoks/Shutterstock (S. 215).

Kartographie: Yde Bouma

Foto der Umschlagvorderseite: Frank Koorneef

Einbandgestaltung: Felix Kempf, fx68.de

Gesamtherstellung: Die Werkstatt Medien-Produktion GmbH, Göttingen

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

Übersichtskarte	4
Übersicht der vorgestellten Touren und Abkürzungsverzeichnis der deutschen Kanäle	6
Einleitung	8

NORDWESTEN

1	Nördlich über die Ems	26
2	Ostfriesland-Runde	36
3	Über den Elisabethfehnkanal, Küstenkanal und Hunte	44
4	Auf der Ems, dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Rhein	52
5	Nach Bremen	60
6	Über den Mittellandkanal	68
7	Nach Hamburg	78
8	Einmal hin und zurück auf der Oberweser	86
9	Über den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel	94

NORDOSTEN

10	Nach Lübeck und Travemünde	102
11	Runde über die Elbe und Elbe-Seitenkanal	110
12	Von der Elbe nach Berlin	118
13	Müritz und Berlin	126
14	Potsdamer Havel und Havelkanal	136
15	Berliner Runde	144
16	Tagestour über Dahme und Müggelspree	154
17	Über Havel, Oder und den Finowkanal	162
18	Über die Oberelbe nach Dresden	170

SÜDEN

19	Moselrunde	178
20	Über Saar, Rhein und Mosel	188
21	Über die Lahn	198
22	Über Main, Main-Donau-Kanal und Donau	206
23	Über den Neckar	214

Register	222
----------------	-----



Beachte: Die Karten in diesem Buch dienen einzig zur Orientierung, aber nicht für die Navigation. Bitte verwenden Sie dafür die an entsprechender Stelle genannten Wasserkarten.

23 BINNENTOURNEN DURCH DEUTSCHLAND

NORDWESTEN

- 1 Nördlich über die Ems
- 2 Ostfriesland-Runde
- 3 Über den Elisabethfehnkanal, Küstenkanal und Hunte
- 4 Auf der Ems, dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Rhein
- 5 Nach Bremen
- 6 Über den Mittellandkanal
- 7 Nach Hamburg
- 8 Einmal hin und zurück auf der Oberweser
- 9 Über den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel

Nordwesten

NORDOSTEN

- 10 Nach Lübeck und Travemünde
- 11 Runde über die Elbe und Elbe-Seitenkanal
- 12 Von der Elbe nach Berlin
- 13 Müritz und Berlin
- 14 Potsdamer Havel und Havelkanal
- 15 Berliner Runde
- 16 Tagestour über Dahme und Müggelspree
- 17 Über Havel, Oder und den Finowkanal
- 18 Über die Oberelbe nach Dresden

Nordosten

SÜDEN

- 19 Moselrunde
- 20 Über Saar, Rhein und Mosel
- 21 Über die Lahn
- 22 Über Main, Main-Donau-Kanal und Donau
- 23 Über den Neckar

Süden

ÜBERSICHT DER VORGESTELLTEN TOUREN

Route	Ausgangspunkt	Dauer*	Länge	Fahrzeit (in h)	Max. Durchfahrtshöhe
Nr. 1	Meppel	2 Wochen	303 km	52	3,5 m
Nr. 2	Leer	4-7 Tage	122 km	18	2,65 m
Nr. 3	Dörpen	2-4 Tage	117 km	16	4 m**
Nr. 4	Haren	2 Wochen	266 km	40	4,25 m
Nr. 5	Haren	2-3 Wochen	462 km	57	4 m
Nr. 6	Bergeshövede	1-2 Wochen	325,7 km	34	4 m
Nr. 7	Minden	3 Wochen	655 km	73	2,7 m
Nr. 8	Minden	2-3 Wochen	410 km	54	4,3 m
Nr. 9	Brunsbüttel	2 Tage	98,6 km	12	40 m
Nr. 10	Lauenburg	1 Woche	188,4 km	26	4,4 m
Nr. 11	Braunschweig	2 Wochen	443 km	47	4 m
Nr. 12	Magdeburg	4-7 Tage	125 km	14	4,8 m
Nr. 13	Plaue	3-4 Wochen	613 km	82	4,8 m
Nr. 14	Göttingsee	1 Woche	92 km	12	4,5 m
Nr. 15	Spandau	1 Tag	40 km	7	3,4 m**
Nr. 16	Köpenick	1 Tag	30 km	3	4,1 m
Nr. 17	Spandau	2 Wochen	336 km	45	3,85 m**
Nr. 18	Magdeburg	3 Wochen	678 km	68	5,73 m
Nr. 19	Sehndorf	6 Wochen	1.235 km	150	3,5 m
Nr. 20	Konz	5 Wochen	760 km	119	3,5 m
Nr. 21	Koblenz	1 Woche	134 km	25	3,2 m
Nr. 22	Mainz	8 Wochen	1.492 km	205	4,45 m
Nr. 23	Mannheim	2-3 Wochen	403 km	67	5,5 m

Abkürzungsverzeichnis der deutschen Kanäle

Dortmund-Ems-Kanal	DEK	Gosenerkanal	GoK
Elbe-Havel-Kanal	EHK	Haren-Rütenbrock-Kanal	HRK
Elbe-Lübeck-Kanal	ELK	Havel-Oder-Wasserstraße	HOW
Elbe-Seitenkanal	ESK	Küstenkanal	KK
Elisabethfehnkanal	EFK	Main-Donau-Kanal	MDK
Ems-Jade-Kanal	EJK	Mittellandkanal	MLK

	Max. Breite	Max. Tiefgang	Schleusen	Seite	Anschlussstouren	
	4,8 m	1,5 m	33	27	2, 3, 4 und 5	Nordwesten
	5,25 m	1,2 m	12	37	1 und 3	
	4,5 m**	0,9 m**	7	45	1, 2, 5 und 7	
	6 m	2,5 m	21	53	1, 5, 6 und 19	
	9,5 m	2,5 m	22	61	1, 2, 3, 4, 6, 7 und 8	
	11,4 m	3,5 m	3	69	4, 5, 7, 8, 11, 12 und 18	
	5 m	1,5 m	14	79	3, 5, 6, 8, 9, 10 und 11	
	11 m	1,7 m	6	87	5, 6 und 7	
	11 m	9,5 m	2	95	7	
	12 m	2 m	14	103	7 und 11	Nordosten
	12 m	1,5 m	4	111	6, 7, 10, 12, 13 und 18	
	5,5 m*	2,5 m	2	119	6, 11, 13, 14, 15, 17 und 18	
	5,1 m	1,4 m	40	127	11, 12, 14, 15 und 17	
	12 m	2,1 m	2	137	12, 13, 15, 17	
	8 m	1,4 m**	5	145	12, 13, 14, 16 und 17	
	10 m	1,7 m	0	155	17	
	9,5 m	1,2 m**	24	163	13, 14, 15 und 16	
	12 m	variiert	2	171	6, 11 und 12	
	5,05 m	1,8 m	121	179	4, 20 und 21	Süden
	5,05 m	1,8 m	85	189	19, 21, 22 und 23	
	5,34 m	1,6 m	24	199	19 und 20	
	8,2 m	2,5 m	110	207	20	
	11,45 m	2,8 m	54	215	20	

* Ausgehend von einer Wochenfahrzeit von 25 Stunden

** Alternativroute mit größerem Spielraum hinsichtlich der Abmessungen

Müritz-Elde-Wasserstraße
Müritz-Havel-Wasserstraße
Nord-Ostsee-Kanal
Nordgeorgsfehnkanal
Obere Havel-Wasserstraße
Oder-Spree-Kanal

MEW
MHW
NOK
NGFK
OHW
OSK

Spree-Oder-Wasserstraße
Stör-Wasserstraße
Teltowkanal
Untere Havel-Wasserstraße
Wesel-Datteln-Kanal

SOW
StW
TeK
UHW
WDK



Cochem gehört zu den schönsten Städten an der Mosel.

EINLEITUNG

Die deutschen Binnenwasserstraßen sind weitläufig sowie zahlreich und fast ausnahmslos schiffbar. Für jeden Geschmack findet sich etwas: mächtige Flüsse, die sich zwischen hohen Erhebungen entlangschlängeln, oft mit Wäldern, Schlössern oder Weinbergen an den Hängen; stille schmale Kanäle und Bäche, die durch dichte Wälder verlaufen; riesige Seen jeder Größe und nicht zuletzt die vielen einladenden Städte und Dörfer, die architektonisch und von der Lebensfreude her viel zu bieten haben. Denkmäler, Museen, Paläste und Plätze, Terrassen und Restaurants – auch touristisch werden alle Vorlieben bedient. In und auf dem Wasser gibt es in Deutschland unglaublich viel zu entdecken: Das Netz der Bundeswasserstraßen umfasst rund 7300 km, worauf 75 Prozent auf Flüsse und 25 Prozent

auf Kanäle entfallen. Schaut man sich eine Karte der deutschen Wasserstraßen an, stellt man schnell fest, dass der relativ flache Norden des Landes am dichtesten verzweigt ist, während der hügeligere Süden über eine viel geringere Anzahl an Wasserstraßen verfügt. Hinzu kommt: Mit Ausnahme des Rheins gibt es keine Verbindung zwischen den beiden Teilen Deutschlands über Wasser. Auffällig ist auch, dass relativ viele Wasserstraßen als Sackgassen enden – oder wie bei Elbe, Donau und dem Rhein die Landesgrenze überschreiten. Bei diesen Flüssen wird man also in der Regel die gleiche Strecke hin und zurück fahren, zudem ist zu beachten, dass man dann wenigstens in eine Richtung die oft starke Strömung gegen sich hat.



Das (Leih)fahrrad ist in Berlin ein beliebtes Verkehrsmittel, z. B. für einen Ausflug zum Brandenburger Tor.

TRAUMZIEL

Eine Bootstour innerhalb Deutschlands ist für viele ein Wunschtraum. Für Motorbootfahrer, die es vielleicht bisher immer für Kurzabstecher ins Ausland gezogen hat, ist ein Bootstrip durch Deutschland eine wunderbare Möglichkeit, einmal im wahren Sinne des Wortes an seine Grenzen zu kommen, ohne gleich ganz weit weg von zu Hause zu sein. Deutschlands Binnengewässer sind auch ein fantastisches Ziel für Segler, die nach vielen Segelsommern auf Hochsee und Meer eine „zweite Karriere“ als Motorbootfahrer eingeschlagen haben und Europas Flüsse und Kanäle erkunden wollen. Viele



Regensburg an der Donau weiß mit einer wunderschönen Altstadt zu punkten.

träumen davon, auf eigenem Kiel nach Berlin zu schippern und von Bord aus die Hauptstadt mit ihrer umfassenden Geschichte zu besichtigen. Und wenn Sie schon einmal da sind und Zeit haben, wollen Sie sicher auch die Mecklenburgischen und Märkischen Gewässer in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg erkunden.

Ähnlich wie Berlin ist auch die Mosel ein beliebtes Ziel für Ausflugsschiffer, die vom eigenen Boot aus die herrliche Landschaft rund um den Fluss genießen und die dort angebauten Weine verkosten möchten. In der Regel wird eine Fahrt auf der Mosel mit Abstechern über die Maas nach Belgien und Frankreich mit anschließender Rückfahrt auf dem Rhein kombiniert. Auch eine Fahrt auf der *schönen blauen* Donau hat seinen besonderen Reiz.

Zu beachten auf den heimischen Gewässern ist, dass die Flüsse oft starke Strömungen aufweisen. Wenn Sie regelmäßig auf Flüssen gefahren sind, werden Sie damit vertraut sein, aber wenn Sie bisher nur auf Seen unterwegs waren, ist das etwas gewöhnungsbedürftig. Hinzu kommen aufgrund der teils doch beträchtlichen Höhenunterschiede die zahlreichen Schleusen. Und während man an See oft an den schönsten Plätzen und Buchten anlegen kann, mitten in der Natur oder direkt in einer Stadt, sind die Übernachtungsmöglichkeiten entlang der Wasserstraßen viel begrenzter: Sie werden oft in einem Clubhafen festmachen müssen.

ROUTEN

In diesem Buch sind alle Wasserstraßen in Routen eingeteilt. Die Idee dahinter ist, dass sie Anregungen für unterschiedlich lange Törns bieten, und zwar wenn möglich immer kreisrund. Sofern es nicht möglich war, wird schlichtweg die Route über diese Wasserstraße beschrieben (z. B. Route 6 *Über den Mittellandkanal*, siehe Seite 68). Dabei ließ es sich nicht vermeiden, dass sich einige Teile der Routen mit Teilen anderer Routen



Im Ratsdelft, Teil des Emdener Hafens, liegen besondere Museumsschiffe.

überschneiden. Betrachten Sie vor allem die eingezeichneten Routen nicht als zwingend, sondern passen Sie sie nach eigenem Ermessen an – oder Sie verknüpfen sie mit anderen Routen, sofern Sie diese kreuzen. Nehmen wir als Beispiel die Fahrt nach Berlin von Nordwesten kommend: Auf dem Weg dorthin können Sie die Routen 4 (über die Ems), 6 und 12 (über den Mittellandkanal und den Elbe-Havel-Kanal) miteinander verknüpfen. Um die vielen Kanäle, Seen und Flusslandschaften – und die Hauptstadt selbst! – können Sie die Routen 14 bis 17 kombinieren. Für die Rückfahrt bieten sich Teile der Routen 13, 11, 7 und 3 oder 5 an, um zurück in Richtung Nordwestdeutschland zu fahren. Detaillierte Informationen zu den jeweiligen Abschnitten finden Sie in der Beschreibung der Fahrtroute.



Geselliges Straßencafé in Berlin.



Rund um Potsdam befindet sich ein beliebtes Wassersportrevier.

VORBEREITUNG

Wer eine Bootsfahrt durch Deutschland plant, sollte sich gründlich vorbereiten, schließlich ist man für längere Zeit unterwegs. Das Boot sollte in technisch einwandfreiem Zustand sein, will man von Pannen verschont bleiben. Auch die Ausrüstung des Schiffes muss in Ordnung sein, ebenso wie die Schiffsdokumente. Und natürlich muss ein Reiseplan erstellt werden.

SCHIFF UND ANTRIEB

Das Boot, mit dem Sie durch Deutschland reisen, muss keine besonderen Anforderungen erfüllen, es gibt allerdings Ausnahmen. Wenn Sie in einen schnell fließenden Fluss wie die Elbe, die Oberweser oder den Rhein einfahren, ist es ratsam, einige notwendige Vorsichtsmaßnahmen zu treffen. Kontrollieren Sie also vor der Abfahrt den Ölstand, den Keilriemen, den Kühlmittelstand, den Kühlwasserfilter und Treibstoffmenge. Vor allem bei Booten mit begrenzter Tankkapazität ist es ratsam, den Tank je nach Möglichkeit unterwegs aufzufüllen. Lassen Sie regelmäßig Kraftstoff aus dem Wassersammler unter dem Tank ab, um eventuelle Verunreinigungen



Schloss Heidelberg hoch oben über dem Zentrum der gleichnamigen Stadt.

gen aus dem Tank zu entfernen. Führen Sie auch Ersatzteile wie einen Ersatzkeilriemen, zusätzliches Motoröl und Ölfilter, Ersatzkraftstofffilter und einen Ersatz-Impeller für das Kühlwassersystem mit.

Sorgen Sie dafür, dass der Anker ständig einsatzbereit ist, und gewährleisten Sie allzeit gute Sicht nach achtern. Auf dem Rhein sollten Sie sich vor dem Verlassen des Hafens die Telefonnummern der Wasserschutzpolizei und der regionale Dienstleister besorgen oder beim Hafенmeister nachfragen, damit Sie im Falle einer Panne die richtige Nummer parat haben. Und bereiten Sie sich darauf vor, wie Sie sich im Falle einer Panne verhalten sollen. Wichtig: Auf dem Rhein wird der UKW-Kanal 16 nicht ständig überwacht, sodass Sie also im Falle eines schwerwiegenden Problems zunächst andere Schiffe über Kanal 10 verständigen sollten. Versuchen Sie darüber hinaus, sofern möglich, aus dem Fahrwasser herauszukommen und etwas abseits zu ankern. Warnen Sie dann sofort die Wasserschutzpolizei oder die Behörden vor Ort.



Auch mitten in Berlin sind Frachtschiffe keine Seltenheit.

BOOTSINVENTAR

Neben der üblichen Ausrüstung, die Sie bei einer Bootsfahrt in der Regel ohnehin an Bord haben, wie Festmacher, Fender, Pütz, Bootshaken und Sicherheitsausrüstung (Feuerlöscher, Rettungsmittel, Badeleiter und Schwimmwesten), ist es für eine Bootsfahrt auf den deutschen Flüssen und Kanälen ratsam, sie noch etwas zu erweitern. Zu nennen wären hier extralange Festmacher für Schleusen mit großem Gefälle und Anlegestellen, die nur über wenige Poller verfügen. Um die größten Stöße in den teilweise wilden Schleusenkammern abzufangen, sind zwei bis vier Kugelfender oder auch „Murmeln“ ideal. Außerdem können für die in Deutschlands Schleusen üblichen Spundwände zwei stabile Fenderbretter nützlich sein, die Sie über die eigentlichen Fender legen können und diese so schützen. (Klapp-)Fahrräder sind praktisch, um einzukaufen, weiter entfernte Städte und Dörfer zu erkunden, durch die Gegend zu radeln oder den Benzinkanister bei der nächsten Tankstelle aufzufüllen.

SCHIFFFAHRTSREGELN

Die Regeln, wie sich ein Boot(sführer) in allen möglichen Situationen zu verhalten hat, sind in Deutschland in der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) festgehalten. Auf dem Rhein gilt die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV). Ähnliche Regelungen gelten auch auf der Elbe, Mosel und Donau, aber Achtung, auf der Elbe gibt es eine zusätzliche Vorschrift: Schiffe, die länger als 15 m sind, müssen einen Lotsen an Bord haben.

Zu beachten sind auch die Kontrollen durch die Wasserschutzpolizei. Auch wenn es vielleicht von Zeit zu Zeit so erscheinen mag, aber Wasserstraßen sind kein rechtsfreier Raum, und die Wasserschutzpolizei führt regelmäßige Kontrollen durch. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden teils streng überwacht, auch durch Schleusenwärter, die genau wissen, wie viel Fahrzeit von zur letzten Schleuse bei der erlaubten Geschwindigkeit benötigt wird. Bei Zuwiderhandlung wie auch Anlegen oder Ankern an einer Stelle, an der es nicht erlaubt ist, wird ein Bußgeld fällig.



Viele Routen führen an spektakulären Erhebungen und Felsformationen vorbei, wie hier auf der Mosel.



Das Alte Stadttor in Tangermünde an der Elbe.

SCHIFFSPAPIERE

Neben den Ausweispapieren gibt es weitere, sehr wichtige Dokumente, die sie immer zur Hand haben sollten. Sie müssen nachweisen können, dass Sie Eigentümer Ihres Schiffes in Deutschland sind. Das geht am einfachsten mit dem IBS, dem Internationalen Bootschein. Der IBS ist zwei Jahre lang gültig und kann beim ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobilclub), DMV (Deutscher Motor yachtverband) oder DSV (Deutscher Seglerverband) beantragt werden. Es ist ratsam, den IBS rechtzeitig zu beantragen. Für Schiffe unter 20 m Länge, die nur auf deutschen Binnenschiffstraßen fahren, kann auch das zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt ein Kennzeichen ausgeben, wobei das ausgebende WSA als „Ortskennzeichen“ angegeben wird (z. B. B für das WSA Berlin). Das Kleinfahrzeugkennzeichen gilt bundesweit als Registrierungs- und Besitzernachweis, jedoch nicht als Eigentumsnachweis.

Eigner von Schiffen mit einer Länge von 15 m oder mehr – oder mit einer Verdrängung von 10 m^3 – müssen im Binnenschiffregister eingetragen werden und einen Schiffsbrief vorlegen können.

BOOTSFÜHRERSCHEIN UND RHEINPATENT

Grundsätzlich benötigen Sie auf allen Binnenwasserstraßen in Deutschland (außer auf dem Rhein) den SBF Binnen zum Führen von Motorschiffen mit einer Motorleistung von mehr als 11,03 kW (15 PS) und einer Schiffslänge von bis zu 20 m; galten auf dem Rhein bis 2023 noch besondere Anforderungen (ab einer Motorleistung von 3,68 kW (5 PS) und bis zu einer Schiffslänge von 15 m), sind diese 2023 weggefallen. Um den Rhein mit Schiffen zwischen 20 und 25 m Länge befahren zu können, muss der Schiffsführer im Besitz des Sportpatents sein, das die praktische Beherrschung (bestimmter Abschnitte) der Wasser-



Auf dem Rhein begegnet man regelmäßig Schlössern oder Burgen.

straße belegt: Ein Sportpatent ist erforderlich auf den streckenkundepflichtigen Rheinabschnitten zwischen der Schleuse Iffezheim und der Spycyschen Fähre, wird aber nur für genau den Abschnitt erteilt, für den die Stre-

ckenkunde in der Prüfung nachgewiesen wird. Auch zu beachten ist, dass mit Erreichen des 50., 55., 60. und 65. Lebensjahres ein jeweils neuer Tauglichkeitsnachweis – ein ärztliches Zeugnis eines Amtsarztes – vorgelegt werden muss, danach jährlich. Weitere Informationen finden Sie auf der Seite des WSV: www.wsv.de.

UKW-FUNK UND AIS

Ein UKW-Funkgerät ist auf deutschen Wasserstraßen unverzichtbar. Alle Bootsführer, die eine UKW-Funkanlage an Bord haben, müssen eine Lizenz und ein Betriebszertifikat besitzen. Wenn Sie ein UKW-Funkgerät an Bord haben, sind Sie verpflichtet, Kanal 10 eingeschaltet zu haben, mit Ausnahme des Bereichs um eine Schleuse: Nähern Sie sich einer solchen, müssen Sie auf den entsprechenden UKW-Kanal umschalten. In diesem Buch werden die UKW-Kanäle von Brücken und Schleusen nicht genannt; sie sind in den (digitalen oder Papier-) Seekarten enthalten, die während der Fahrt praktisch unverzichtbar sind. Eine AIS-Anlage an Bord ist zwar nicht vorgeschrieben, aber in der Praxis erhöht sie die Sicherheit. Ihr Boot ist für die Berufsschifffahrt sichtbar, und umgekehrt können Sie auf einem sich dahinschlängelnden Fluss erkennen, ob und wann ein Berufsschiffer hinter einer Kurve zu erwarten ist.



Bei Begegnungen mit Frachtschiffen empfiehlt sich ständige Rufbereitschaft.

FAHREN IN DER PRAXIS



Bei Traben-Trarbach stehen die Reben bis fast ans Ufer der Mosel.

STRÖMUNG

Unterwegs sollten Sie mit teilweise starker Strömung rechnen, das gilt insbesondere auf Flüssen wie dem Rhein, der Mosel und der Donau sowie an Oberlauf von Elbe und Weser. Wenn ein Fluss ins offene Meer mündet, können sich auch hier die Gezeiten bemerk-

bar machen, wie beispielsweise bei Unterweser und Unterelbe. Je näher man in Richtung Meer kommt, desto größer ist der Einfluss der Tide. Bei reiner Flusströmung ist die Situation recht einfach: Das Wasser fließt immer in dieselbe Richtung, nämlich flussabwärts, und Fließgeschwindigkeit sowie Wasserstand hängen von der mitgeführten Wassermenge ab. In regnerischen Perioden mit hohen Niederschlagswerten im Hinterland gibt es mehr Durchfluss und der Wasserstand steigt. An den unteren Flüssen und in den Flussmündungen hängen die Fließrichtung und der Wasserstand auch von den jeweiligen Gezeiten ab, daher empfiehlt sich, vor der Fahrt auf diesen Gewässern die Gezeitentafeln zu konsultieren. Bei engen Hafeneinfahrten setzt oft eine starke Strömung, manchmal auch von vorn entgegen der Fahrtrichtung. Passen Sie immer auf, dass Sie nicht zur Seite abgetrieben werden.



Bei Magdeburg passieren die Frachtschiffe ein gigantisches Aquädukt, das über die Elbe führt.



Auf dem Rhein zeigen die Berufsschiffer regelmäßig mittels der „Blauen Tafel“ an, wohin die Fahrt geht.

BERUFSSCHIFFFAHRT

Auf vielen deutschen Wasserstraßen teilen Sie sich den Platz mit der Berufsschiffahrt, und wie überall, wo sich Berufs- und Sportbootkapitäne buchstäblich in die Quere kommen, sollten Sie als Sportbootführer darauf achten, dass Sie der Berufsschiffahrt so viel Platz wie möglich lassen. Dies liegt nicht nur im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit, aber auch im Interesse des Berufsschiffahrtskapitäns, dem an einer sicheren und reibungslosen Durchfahrt gelegen ist. Im Allgemeinen ist es am besten, so weit wie möglich auf der äußersten Steuerbordseite zu fahren. Von achtern auflaufende Handelsschiffe sind oft viel schneller unterwegs, als man zunächst vermuten mag. Es ist daher sehr wichtig, achtern alles immer genau im Blick zu haben.

FLUSSBIEGUNGEN

Die Schifffahrt auf gewundenen Flüssen muss einige Vorfahrtsregeln beachten, die besonders wichtig sind, wenn sich zwei Schiffe begegnen. Die Bergfahrt muss dem Talfahrer Platz machen. Stromaufwärts fahrende Frachtschiffe steuern oft das Innere einer

Flussbiegung an, weil dort die Strömung geringer ist. Dabei passieren sie Steuerbord an Steuerbord und zeigen dies durch die „Blaue Tafel“ mit weißem Funkellicht an. Die Berufsschiffahrt geht davon aus, dass Sie diese Manöver kennen und anwenden. In der Praxis bedeutet dies, dass Sie stromabwärts Biegungen möglichst außen nehmen; bei einer Rechtskurve halten sich also auf der linken Seite des Flusses. Bei all diesen Manövern ist es ratsam, rechtzeitig überzusetzen, nachdem man sich vergewissert hat, dass niemand von achtern aufläuft. Ein weiterer Vorteil, die Flussbiegung immer außen anzusteuern, ist, dass man einen guten Überblick hat und entgegenkommende Boote früher sieht. Auf schmalen Flüssen wie der Saar und dem Main ist in den Kurven allerdings zu wenig Platz, wenn zwei (längere) Berufsschiffe passieren wollen, weshalb sie sich vorab auf Kanal 10 melden. Auf den deutschen Wasserstraßen verkehren auch Flusskreuzfahrtschiffe, die mit der übrigen Berufsschiffahrt gleichzusetzen sind (auch in den Schleusen). Sie fahren oft mit hoher Geschwindigkeit und verursachen dabei eine unangenehme Welle. Darüber

bringen die zahlreichen touristischen Fahrgastschiffe beim An- und Ablegen gegenüber Sportbooten nicht gerade viel Geduld mit ...

PEGEL UND WASSERSTAND

Vor allem auf den Flüssen ist es wichtig, den Wasserstand zu kennen, damit Sie sicher gehen können, ob sie genug Wasser unterm Kiel haben – oder zu viel! Schließlich wollen Sie

wissen, ob die Wassertiefe und/oder Durchfahrtshöhe für Ihr Schiff ausreichen. Die Wasserstände werden durch den Pegel angegeben, und zwar immer für einen (Teil-)Abschnitt des Flusses. Wichtig: Der Pegel gibt niemals die tatsächliche Tiefe oder den lotrechten Wasserstand an, sondern dient als Wert, mit dem Sie die tatsächlichen Gegebenheiten berechnen können (siehe Beispielkalkulation

Wie berechnet man den Wasserstand?

Die letzten Sommer haben uns gelehrt, dass während der Bootssaison sowohl extrem niedrige als auch hohe Wasserstände auftreten können. Daher ist es wichtig zu wissen, ob genug Wasser unter dem Kiel ist – oder zu viel, um noch unter der Brücke durchzupassen, selbst auf Gezeitengewässern. Viele Flüsse werden in verschiedene Streckenabschnitte eingeteilt, bei denen der Wasserstand mit Pegel für den jeweiligen Abschnitt angegeben ist. Der Pegel entspricht der Bezugsgröße, nicht dem tatsächlichen Wasserstand. Er bezieht sich immer auf einen Niedrigwasserstand (SZ, NNW oder MNW) und einen Höchstwasserstand (HHW, HSW oder MHW).

Rechenbeispiel

Nehmen wir als Beispiel den Wasserstand des Mains. Die Formel zur Berechnung der Wassertiefe im Main lautet:

SZ – Pegel am SZ + tatsächlicher Pegel = tatsächliche Wassertiefe

Wassertiefe am SZ ist 250 cm, der Pegel am SZ ist 123 cm und der tatsächliche Pegel beläuft sich auf 235 cm. Dann beträgt die Wassertiefe folglich: $250 - 123 + 235 = 362$ cm.

Die Formel für die Berechnung der Durchfahrtshöhe (DFH) am Main lautet:

DFH an HSW + Pegel an HSW – tatsächlicher Pegel = tatsächliche DFH

Die DFH bei HSW ist 440 cm, der Pegel an der HSW beträgt 340 cm und der aktuell vorherrschende Pegel liegt bei 235 cm. Dann ist die DFH wie folgt: $440 + 340 - 235 = 545$ cm.

Abkürzungsverzeichnis Wasserstände

MW: Mittlerer Wasserstand = mittlerer Wasserstand in einem bestimmten Zeitraum

MNW: Mittleres Niedrigwasser = mittlerer Niedrigwasserstand in einem bestimmten Zeitraum

MHW: Mittleres Hochwasser = mittlerer höchster Wasserstand in einem bestimmten Zeitraum

NNW: Niedrigstes Niedrigwasser = niedrigster jemals gemessener Wasserstand

HHW: Höchstes Hochwasser = höchster jemals gemessener Wasserstand

HSW: Höchster Schifffahrtswasserstand = höchster Wasserstand, bei dem die Schifffahrt noch möglich ist

SZ: Stauziel = Wasserspiegelhöhe über Stauanlage

Sie können die Wasserstände auf elwis.de, pegelonline.wsv.de oder op.ard-text.de/mobil/192 prüfen. Alle aktuellen Gezeitenangaben finden Sie auf der Seite des Bundesamtes für Schifffahrt und Hydrographie, www.bsh.de (unter dem Reiter „Daten“).



Eine der idyllisch gelegenen Schleusen im Ems-Jade-Kanal.

im Kasten). Eine Übersicht über die aktuellen Wasserstände finden Sie unter elwis.de oder pegelonline.wsv.de. außerdem auf ARD-Tele-text Seite 192 bis 194 (ard-text.de/mobil/192).

BRÜCKEN UND SCHLEUSEN

Die Höhe der festen Brücken in Deutschland orientiert sich oft am Frachtschiffverkehr, was in der Praxis bedeutet, dass es relativ wenige bewegliche Brücken gibt. Im Gegensatz dazu gibt es viel mehr Schleusen in den Flüssen

und Kanälen. Auf vielen durchgehenden Wasserstraßen sind die Schleusen relativ groß, sodass man zusammen mit der Berufsschiffahrt schleust. Die Poller liegen oft weit auseinander. Abgesehen davon, dass Sie lange Leinen an Bord mitführen sollten, ist es sehr praktisch, wenn Ihr Boot eine Klampe mittschiffs hat, sodass Sie immer festmachen und eventuell flott mit laufendem Schiffsmotor korrigieren können. Die Betriebszeiten der Brücken und Schleusen ändern sich ständig, weshalb sie in diesem Buch nicht aufgeführt sind, aber auf elwis.de nachgeschlagen werden können.

TELEFONIEREN

Da Sie unterwegs je nach Route von Zeit zu Zeit telefonieren müssen (z. B. mit der Brücke oder den Schleusenwärtern), sollten Sie immer ein Handy griffbereit haben. Die Vorwahl für Luxemburg – für die Routenvorschläge mit jenen Abschnitten, die die Mosel durch Luxemburg führt – ist die 00352.



An den Stellen, an denen der Höhenunterschied wirklich groß ist, wartet oft ein Schiffshebewerk.



Nicht viele Wege führen nach Berlin

Der Mittellandkanal ist von Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen die kürzeste Route nach Berlin, aber nicht die einzige. Weiter nördlich gibt es eine Alternative, die über den Küstenkanal, die Hunte, den Elbe-Weser-Schiffahrtsweg und die Elbe führt. Von Südwesten fährt man entweder über Mosel und Rhein bzw. nur Rhein (bspw. von Breisach aus) bis zum Mittellandkanal, von Südosten her über den Main oder zuvor die Donau und schließlich den Rhein. Wenn Sie genügend Zeit haben, können Sie natürlich auch verschiedene Routen wählen, sofern möglich; so vermeiden Sie, dass Sie die gleiche Strecke zweimal fahren.