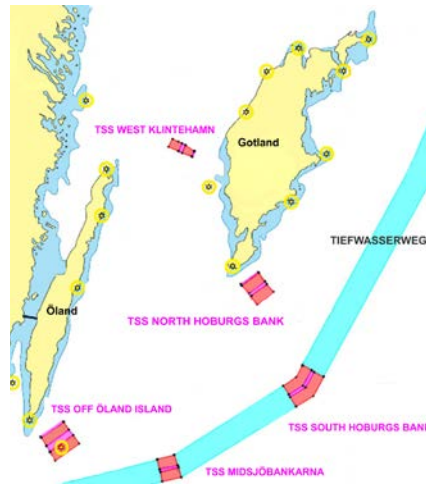


In der Südlichen Ostsee teilen und vereinigen sich mehrere Verkehrsströme. Besonders im Bornholmsgatt und am Falsterborriff sind die Absichten der Handelsschiffe ohne AIS oft nur schwer einzuschätzen.



In der Zentralen Ostsee sind zwischen den TSS ausgeprägte Richtungsverkehre entstanden, die von einer großen Anzahl schneller Schiffe genutzt werden.

Für Yachten ist es in solchen Seegebieten schon zum Selbstschutz nötig, alles mögliche dafür zu tun, um einerseits beizeiten von der Großschiffahrt wahrgenommen zu werden und um andererseits ein zuverlässiges Bild vom Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer zu gewinnen. Viele von uns sind auch deshalb so gerne auf dem Wasser, weil wir uns Bilder von Abenteuer und großer Freiheit erhalten haben. Nicht wenigen hat sich Robert Louis Stevensons „Die Schatzinsel“ oder eine andere maritime Lektüre fest im Gedächtnis eingepägt. Romantische Wünsche sollten freilich außen vor bleiben, wenn es darum geht, der heutigen Großschiffahrt sicher zu begegnen. Bei der Risikovermeidung zählt nicht mehr nur das seemännische Können, sondern auch die technische Effektivität unserer Ausrüstung.

Es gibt so viele Belege dafür, dass Yachten – egal aus welchem Baumaterial – im Radar schlecht zeichnen, dass hierüber eine Diskussion nicht mehr erforderlich ist. Die Frage ist deshalb nur, wie die Radarsichtbarkeit verbessert werden kann, denn Radar ist nach wie vor das von der Großschiffahrt am intensivsten genutzte Navigationshilfsmittel. Betrachtet man die angebotenen Radarreflektoren, so bedarf es ebenfalls keiner Diskussion darüber, dass die viel gekauften dünnen Röhrenreflektoren ungeeignet sind. Die mögliche Reflexionsleistung ist physikalisch bedingt und die Physik lässt sich nicht austricksen. Einige passive Radarreflektoren zeigen brauchbare Werte, aber gegenwärtig erreicht keiner von ihnen den von der IMO geforderten Standard. Das tun einzig und allein aktive Radarreflektoren, die sowohl X- als auch S-Band-Signale empfangen und verstärken. Zur Zeit sind zwei solche Radar Target Enhancer (RTE) im Handel erhältlich.

Das zweite System, auf das nicht verzichtet werden sollte, ist AIS. Ein AIS-Transponder bietet die beste Möglichkeit, sich ohne eigenes Radar über die Absichten der anderen zu informieren, da praktisch alle größeren Fahrzeuge ausrüstungspflichtig sind. AIS macht es außerdem möglich, die eigenen Daten zu verbreiten. Trotz der Einschränkungen, die es für AIS-Class-B-Geräte gibt, entsteht hierdurch ein erheblicher Sicherheitsgewinn.

Für deutsche Yachten gibt es zum Glück nicht wie in anderen Ländern bürokratische Ausrüstungsvorschriften, das ist eine Chance, unsere Boote eigenverantwortlich so auszustatten, dass wir auf der Höhe der Zeit sicher am Seeverkehr teilnehmen können.

Seemannschaft

Verkehrstrennungsgebiete und Routen in der Ostsee

Nachdem die Saison 2020 nun verspätet in Gang zu kommen scheint, steht für viele Crews der Ferientörn unmittelbar bevor. Aus der Törnberatung unserer Mitglieder hat der KYCD den Eindruck gewonnen, dass nicht wenige Crews die noch bestehenden Reisebeschränkungen zum Anlass nehmen, in diesem Jahr andere Ziele als sonst anzulaufen. Schweden scheint zum Favoriten zu werden. Wir geben hier einige Hinweise für die dabei unvermeidbare Begegnung mit der Großschiffahrt.

Große Teile der Ostsee und ihrer Zugänge sind schon lange nicht mehr das alles in allem recht beschauliche Meer, das sie noch in den ersten Jahren der Öffnung der osteuropäischen und baltischen Staaten waren. In kaum einem anderen Meer gab und gibt es einen so rapiden Zuwachs an Zahl, Größe und Geschwindigkeit der Schiffe. Die Schifffahrtsverwaltungen des Ostseeraums, die Europäische Union und internationale Organisationen wie die International Maritime Organization (IMO) haben deshalb in den letzten Jahren eine Reihe von Maßnahmen zur Ordnung und Lenkung des Seeverkehrs vorgenommen, die alle dazu beitragen, dass schnelle Schifffahrt nach Fahrplan unter allen Wetterbedingungen möglich ist. Schon seit dem Jahr 2001 läuft zum Beispiel das EU-Programm „Motorways of the Sea“, Autobahnen des Meeres, mit dem in allen europäischen Meeren die maritimen Transportressourcen gestärkt werden sollen. Zu den von diesem Programm erfassten Verkehrs-

wegen, gehören auch Routen der Ostsee. In diesem kleinräumigen Meer funktioniert der dichte, schnelle Verkehr unter drei Voraussetzungen: Er bedarf einer hochtechnisierten Schiffsführung, er braucht die Einrichtung von Richtungsverkehren über lange Strecken und eine effektive Verkehrsüberwachung und -lenkung. Die Situation in der Ostsee stellt auch deshalb besonders hohe Anforderungen, weil der durchgehende Verkehr in Ost-West-Richtung an vielen Stellen von Fährlinien gekreuzt wird.

Um den Anforderungen an die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs Rechnung zu tragen, wurden inzwischen an neuralgischen Punkten Verkehrstrennungsgebiete, Traffic Separation Schemes (TSS), eingerichtet. Das hat über die örtliche Ordnung des Schiffsverkehrs hinaus die Wirkung, dass sich zwischen den einzelnen TSS Richtungsverkehre herausbilden, die das Fahren mit hohen Geschwindigkeiten zulassen. Manch ein Skipper klagt darüber, dass es für langsame Yachten vermehrt Situationen gibt, in denen es nicht ganz einfach ist, den Dampfertrack sicher zu queren. Das gilt besonders in Gebieten wie dem Bornholmsgatt, wo das TSS so breit ist, dass unterschiedlich schnelle Schiffe parallelversetzt fahren können und wo zudem an der Kummel Bank Kursänderungen vorgenommen werden, die vom Cockpit wegen der geringen Augenhöhe oft erst spät und schlecht wahrgenommen werden. Auch am Falsterborriff erschließt sich manchmal erst spät, welche Absichten Handelsschiffe haben.

Diebstähle von Außenbordmotoren und Sportbooten in Deutschland 2019 auf Tiefstand

Das Kompetenz-Zentrum Bootskriminalität (KBK) bei der Wasserschutzpolizeistation Konstanz hat für das zurückliegende Jahr einen erfreulichen Trend dokumentiert: Zum einen melden die Fahndungsprofis für das Jahr 2019 das höchste Ergebnis bei den Sicherstellungswerten von

gestohlenen oder unterschlagenen Sportbooten und Außenbordmotoren seit Bestehen der Fahndungseinheit – allein eine sichergestellte Princess Motoryacht, deren Auffinden einem Krimi gleicht, hatte einen Wert von 3 Millionen Euro – zum anderen aber auch einen deutlichen Rückgang der absoluten Diebstähle.

In Zusammenarbeit mit Polizeidienststellen in Deutschland und zwölf europäischen Ländern gelang es, insgesamt 21 Sportboote, 3 Wassermotorräder (Jetski), 99 Außenbordmotoren und 15 Bootstrailer im Gesamtwert von über 6,2 Millionen Euro sicherzustellen. Hinzu kam von den Ermittlern als „Beifang“ bezeichnetes Diebesgut: 2 Pkw, 2 Motorräder und 13 E-Bikes im Wert von weiteren 160.000 Euro.

In den jetzt 19 Jahren ihres Bestehens war die Fahndungseinheit an der Sicherung maritimer Vermögenswerte von über 42 Millionen Euro maßgeblich beteiligt.

Die meisten Sicherstellungen erfolgten nicht nur europaweit in 16 Ländern, sondern bis nach Thailand, wo ein gestohlener Segelkatamaran gefunden wurde. Allein in Montenegro wurden im Rahmen von zwei speziellen Kontrollaktionen 10

Motorboote, 2 Segelyachten, 3 Jetski und 7 Außenbordmotoren sichergestellt. Die Täter, die in dem Zusammenhang dingfest gemacht werden konnten, stammten aus 16 Nationen – überwiegend aus dem osteuropäischen Raum.

Hinsichtlich der „mengenmäßigen Würdigung“ lässt sich feststellen, dass mit deutschlandweit 179 entwendeten Sportbooten im vergangenen Jahr knapp 9 Prozent weniger Bootsdiebstähle gegenüber 2018 registriert wurden – damit ist in den letzten vier Jahren ein Rückgang um bemerkenswerte 40% zu verzeichnen. Noch deutlicher der Abwärtstrend bei den Diebstählen von Außenbordmotoren. Nachdem in 2018 bundesweit noch 988 Außenbordmotoren in die Fahndungslisten aufgenommen wurden, ging die Anzahl der neu erfassten Bootsmotoren in 2019 um fast 20 Prozent auf 795 zurück, und damit in den letzten drei Jahren sogar um 45 Prozent.

Die vollständigen Informationen des KBK können im Internet nachgelesen werden – unter www.kycd.de (Rubrik „News“) ist ein Direktlink zur Pressemeldung der Polizei geschaltet.

VERANSTALTUNGEN

Geplanter Termin:

03.10.2020 in Hamburg

Mitgliederversammlung des KYCD

08. und 09. Oktober 2020

KYCD-Sicherheitstraining: Den See-Notfall erleben und trainieren ohne in Gefahr zu geraten. Zwei Tage Theorie und Praxis im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Marine in Neustadt/Holstein

23. und 24. Oktober 2020

KYCD-Workshop „Berufsschiffahrt verstehen bedeutet Sicherheit im Sportboot“: Praktische Übungen zum Miteinander auf See im Schiffsführungssimulator der Hochschule Flensburg

Herbst / Winter 2020

- Medizinische Versorgung auf Yachten: Intensivkurs mit praktischen Übungen zum Umgang mit Verletzungen und Erkrankungen an Bord
- KYCD-Praxisseminar Bootsmotoren: Funktion – Wartung – Reparatur

Die Veranstaltungen werden nicht ausschließlich für KYCD-Mitglieder durchgeführt, **segeln**-Leser und Gäste sind willkommen. Die jeweiligen Detailinformationen und Anmeldeunterlagen können in der Geschäftsstelle angefordert werden und stehen auf www.kycd.de in der Rubrik Lehrgänge zum Download bereit.



Yachthäfen sind häufig auch mal der Treffpunkt von Dieben ...

Werden Sie Mitglied

Auszüge aus dem Leistungskatalog des KYCD:

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

Besuchen Sie uns im Internet: www.kycd.de

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

Kreuzer Yacht Club Deutschland e. V.,

Neumühlen 21, 22763 Hamburg, Tel. 040-741 341 00, Fax 040-741 341 01, E-Mail: info@kycd.de, Internet: www.kycd.de.
Öffnungszeiten der Geschäftsstelle:
Die Geschäftsstelle hat derzeit keinen Publikumsverkehr.

➔ Einen Mitgliedsantrag finden Sie unter www.kycd.de