

VFS

Infoblatt

2. Jahrgang Ausgabe 4 Oktober 2006

Liebe Mitglieder im VFS

Auch in dieser Ausgabe *VFS Infoblatt* Nr.4 wollen wir Euch wieder über vieles neues und wissenswertes aus unserem Revier Elbe, Nord und Ostsee berichten. Ebenso was es neues gibt an Gesetzesveränderungen Vorschriften und Empfehlungen! was haben unsere Dachverbände vor? wofür setzen sie sich ein und wer will alles an unsere Kasse?

Auch dem Vorstand und Festausschuß gelingt nicht immer alles, was er sich für seinen Verein vornimmt, so war es gerade mit unserem Anschippern 2006, welches durch Div. Private Termine und auch Krankheit im Vorstand ins Wasser fallen musste. Gelohnt hat sich allerdings das stundenlange Aufbereiten der Akten im Mai 2005 für den Antrag zur Körperschaftssteuerbefreiung. Am 6.6.2006 nach über einem Jahr traf die erleichternde Post vom Finanzamt Hamburg-Nord ein: Unserem Verein ist der Freistellungsbescheid für die Jahre 2001 bis 2004 erteilt worden. Keine bürokratische oder verwaltungstechnische Hürde steht einer Weiterentwicklung des Vereins mehr im Weg. Allein wir, Mitglieder und Vorstand haben es in der Hand, wie die Vereinsziele zu pflegen sind: Wassersport in einem interessanten Revier, mit verschiedensten Booten, mit verschiedensten Ansprüchen....

+

VFS- wir Gratulieren zum Geburtstag

(ab 50 Jahre, 2. Halbjahr 2006)

85 Jahre Franz Kessler

75 Jahre Horst Klisch

Beide Mitglieder sind Mitbegründer der *VFS*

Horst war unser erster 1.Vorsitzende vom Tag der Gründung bis Nov. 1994

+

Veranstaltungen und Versammlungen

Auch in diesem Frühjahr wurden vom Vorstand wieder reichlich Verbandsveranstaltungen besucht:

22. Februar Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft
Informationsabend

- 23. Februar Vorstandsrunde VFS e.V.
- 04. März Gruppe Nedderelv e.V.
- 24. März Hamburger Motorboot-Verband e.V.
Jahreshauptversammlung
- 29. März Hamburger Segler Verband e.V.
Jahreshauptversammlung
- 10. April Vorstandsrunde VFS e.V.
- 20. April Hamburger Yachthafen-Gemeinschaft e.V.
Mitgliederversammlung
- 26. April Hamburger Segler-Verband
Frühjahrgespräche mit den Behörden
- 15. Mai Wassersportverein Elbe e.V. WVE
Diskussionsabend Verschlickung der Häfen
- 05. Okt. Hamburger Motorboot-Verband e.V.
Außerordentliche Mitgliederversammlung
- 20. Sept. Vorstandsrunde VFS e.V.

+

Aufnahmeantrag für neue Mitgliedschaft

(bis zur nächsten Hauptversammlung „vorläufige“ Gastmitgliedschaft)

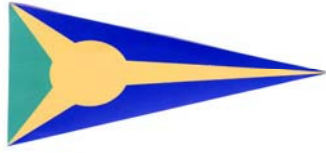
Havemann, Peter

+

HSB - Mitgliederversammlung

Vieles war neu bei der Mitgliederversammlung des Hamburger Sportbundes (HSB). Erstens traf das höchste Gremium des Dachverbandes von mehr als 780 Vereinen mit rund 495.000 Mitgliedern an einem Sonnabend im „Haus des Sports“ zusammen, um -zweitens – ein verkleinertes Präsidium zu wählen und das -drittens- unter den Augen außergewöhnlich viel politisch hochrangiger Präsenz.

Der HSB wird in den kommenden vier Jahren von einem neuen Präsidium geführt. An der Spitze des im Rahmen der im April 2006 beschlossenen Strukturreform von 13 auf sieben Mitglieder reduzierten Gremiums steht Günter Ploß (WSV). Der 58-Jährige gewann seine erste Wiederwahl im Amt mit überwältigender Mehrheit.



VFS

Infoblatt

2 Jahrgang Ausgabe 4 Oktober 2006



Eine der ersten Beschlüsse war eine Beitrags-erhöhung um **20 Cent** pro erwachsenes Mitglied (**von 1,80 Euro auf 2,00 Euro**) ab dem 01.01.2007, dies stimmten die Delegierten zu.

Der vorgelegte Haushaltsplan 2006 / 2007 wurde mit überwältigender Mehrheit von der Versammlung genehmigt.

+

Unsere Mitglieder Schreiben fürs **VFS Infoblatt**
Eine Anker nacht im Flemhuder See.

Der Weg durch den **NOK** ist für uns Wassersportler schon etwas dröge, aber da gibt es eine gute Chance, doch noch etwas aus der Kanalfahrt zu machen:

Eine Anker nacht am Flemhuder See.

In Richtung Kiel geht's bei KM 85 rechts rein, aber langsam, die bereits Ankernden nicht ins Schaukeln bringen. Unseren Ankerplatz haben wir im letzten Urlaub 2005 dann ganz im Süden an den Begrenzungs tonnen ausgewählt.

Nach dem Aufklaren und Setzen der Ankerlaterne aus den 60-iger Jahren konnte die Nacht beginnen. Das nebenstehende Foto zeigt die Situation in der Abenddämmerung um 22.29 Uhr am 10.7. Ein herrlicher warmer Abend, langsam neigte sich nun doch die Dunkelheit über uns Ankerlieger.



Abenddämmerung auf dem Flemhuder See

Die Stimmung war einfach nur schön, dabei gingen einige Worte nur flüsternd zwischen uns Otto's hin und her. Wir wollten nämlich keine der durchziehenden tief fliegenden Wasservogelgruppen versäumen. Den Flügelschlag konnte man schon auf Distanz wahrnehmen - aber eben nur bei völliger Stille - und dann neben oder über uns auch kurz die - dem Geschnatter nach - Gänse als schnelle Schatten

wahrnehmen.

Ein Glas Wein gab's auch dabei und so konnte ein wunderbarer Urlaubsstart nicht schöner sein. Nein? Doch, am nächsten Morgen sind wir mit den Gänsen und Schwänen der Nacht schwimmen gegangen. Es hätten auch mehr Anker Nächte werden können, aber die Ostsee lockte dann doch zur Weiterfahrt.

Heidrun und Heinz Otto, SY "Corinna"

+

3 Wochen Urlaubstörn ohne Zeitprobleme

Ein Bericht von Helga und Ralf Stoltze,

Wer kennt nicht die jedes Jahr wiederkehrende Frage (Rentner und Pensionäre ausgenommen, es sei Ihnen auch von Herzen gegönnt):

Wohin geht unser diesjähriger Urlaubstörn und wie teilen wir die Abschnitte ein, um pünktlich wieder im Heimat - hafen (HYG - Wedel) zu sein?

Unsere Antwort auf diese Frage:

Man suche sich ein Unternehmen, dass ein 26 Fuß Boot auf den Trailer lädt, die Besatzung mit ins Zugfahrzeug nimmt und ab geht's in den Urlaub.



Unser Boot wird in Wedel Verladen

Dieses Jahr führte uns unser Törn als erstes auf dem Landweg von Wedel nach Havelberg. Nach ca. 260 km hatten wir nach 6 Std. Fahrt auf Autobahn und Bundesstraße gegen 19.00 Uhr unser Ziel erreicht und wieder Wasser unterm Kiel.

Kleiner Tipp am Rande:

Vorher umfangreiche Recherchen der Möglichkeit zum Inwassersetzen spart Stress zu Urlaubsbeginn, Kranen und Slippen ist nicht überall so einfach wie in Wedel zu organisieren. Der Abschnitt Wedel - Havelberg hätte uns sicher 3 Urlaubstage gekostet und auf Grund des



Wasserstandes der Elbe von etwa 125 cm wäre sicher auch nicht wenig Stress angesagt gewesen.

Die nun folgenden 3 Urlaubswochen könnte man sicher kurz mit der Aussage:

- Schönster Sonnenschein mit fast täglich über 30 Grad
- Wassertemperaturen von über 25 Grad
- Traumhaftes Revier

zusammenfassen.

Trotz des auch auf der Strecke von Havelberg bis zur Mecklenburger Seenplatte sinkenden Wasserstandes gab es für Boote mit bis 120 cm Tiefgang keine Probleme.

Von Havelberg aus erlebten wir in der 1 Woche eine fast unberührt scheinende Natur und idyllisch gelegene Ankerbuchten.



vor der Kirche von Röbel

Im Yachthafen Potsdam, am Stadtrand gelegen und doch nur ca. 15 Minuten entfernt vom berühmten Park Sanssouci, klang diese Woche aus.



Park von Schloss Sanssouci

Ohne Zeitdruck starteten wir in unsere 2. Urlaubswoche und nur der Weg war unser Ziel. So erreichten

Seite 3

wir zum Wochenende die Müritz und fanden in der Marina des Charterunternehmens „Kühnle Tours“ einen Liegeplatz mit allen Annehmlichkeiten. Ohne geplante und im Vorwege organisierte Rücktour wäre nun sicher der Zeitpunkt gekommen, den Rückweg genau abzustecken und jedes geplante Tagesziel auf jeden Fall zu erreichen, um wieder pünktlich in Wedel einzutreffen.

Wir hingegen konnten uns zu Beginn der 3. Urlaubswoche am Sonntag noch in der Marina ansehen, wie ein Charterkapitän seine Ehefrau auf dem Steg vergisst und durch die hinterherfahrende Hafenmeisterin auf der Müritz darüber in Kenntnis gesetzt wird.

Ob die Angetraute mit Absicht oder aus Versehen vergessen wurde, wird sicher „Kapitännsgeheimnis“ bleiben, und bei den „Zuschauern“ noch einige Zeit für Spekulationen gesorgt haben.

Wir verließen auf alle Fälle mit vollständiger Besatzung die Marina.

Über die Müritz, sich daran anschließende verschiedene Seen führte uns unser Weg bis zur Elde-Müritz Wasserstraße nach Plau.

Da es in diesem Revier vielfältige Möglichkeiten gab, unser Boot aus dem Wasser zu holen, entschlossen wir uns im Wochenverlauf für Malchow. Ein kurzes Telephonat mit unserem Trailerfahrer, und die notwendigen Absprachen waren getroffen.

Am letzten Urlaubssamstag, pünktlich wie alle Jahre zuvor, war unser Fahrer am Ort und einige Stunden später, gegen 16.00 Uhr nach 240 km im Auto trafen wir wieder in Wedel ein, wo das Einslippen problemlos verlief.

Fazit :

- **3 Wochen Urlaub mit 400 zurückgelegten km in einem der schönsten Wasserreviere Deutschlands**
- **500 km Überführung auf der Straße ohne jeglichen Stress**
- **kein Zeitdruck während des Törns, um pünktlich wieder in Wedel einzutreffen**
- **Kosten für 2 Überführungen und entsprechendes Kranen/Slippen unter Berücksichtigung der ersten Punkte unbedeutend**

Eventuell ja ein Tipp für jeden, dessen Boot entsprechendes zulässt.

PS: Tipps zum Törn, weitere Informationen zur Überführung und sonstige Fragen beantworten wir gern.



Ostsee – Sportbootkarten bald veraltet.

Ab 1. Juli 2006 werden im Ostseeraum eine Vielzahl von Änderungen in Kraft treten. Diese von der Internationalen Maritim Organisation (IMO) beschlossenen Änderungen sind in den Sportbootkarten 2006 des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) bisher nicht dargestellt. Insbesondere werden neue Verkehrstrennungsgebiete eingerichtet bzw. bestehende Zonen geändert. Wer sich in diesen Bereichen falsch verhält, begeht eine Ordnungswidrigkeit und muss mit einer Geldbuße bis zu 375,00 € rechnen.

Die Maßnahme zum 1. Juli 2006 in Kürze:

1. Die Ostsee wird mit Ausnahme russischer Gewässer zur „Particularly Sensitive Sea Area“
2. Ein Verkehrstrennungsgebiet wird im Bornholmsgat eingerichtet (TSS BORNHOLMSGAT)
3. Ein Verkehrstrennungsgebiet wird nördlich Rügen eingerichtet (TSS NORTH OF RÜGEN)
4. Die maximalen Tiefgänge im TSS OFF GOTLAND werden neu definiert
5. Eine Küstenverkehrszone wird im TSS SOUTH OF GEDSER eingerichtet
6. Ein Tiefwasserweg wird zwischen Bornholmsgat und dem Seegebiet westlich Hiiu-maa eingerichtet (DW-ROUTE OFF GOTLAND ISLAND)
7. Hoburgs Bank und Norra Midsjöbanken werden „zu meidende Gebiete“ und sollten von Fahrzeugen über 500 BRZ nicht befahren werden
8. Die südliche Meldegrenze des Schiffs-melde-systems VTS Great Belt wird nach Süden verlegt

Das BSH plant, bis zur 25. Kalenderwoche die amtlichen Seekarten 60, 61, 98, 138, 159, 162, und 163 als neue Ausgaben herauszugeben. Für die amtlichen Seekarten 40, 64, 79, und 148 erscheinen Deckblätter. Die amtlichen Seekarten 12, 13, 36, 142, 167, 240, 1624, und 1671 werden über die Nachrichten für Seefahrer (NfS) berichtet. Die Sportbootkarten des BSH befinden sich auf dem Berichtsstand zur Drucklegung.

Tipps für Sportbootfahrer:

Einen umfangreichen Überblick zum Thema gibt die Homepage der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes

www.kreuzer-abteilung.org.

Im News Bereich findet Ihr außerdem einen Beitrag zum korrekten Verhalten in Verkehrstrennungsgebieten. Mitglieder der Kreuzer-Abteilung erhalten alle drei Monate die Publikation „Nautisch Nachrichten“, in der sämtliche für die Sportbootschifffahrt relevanten Berichtigungen dargestellt werden. Weitere Informationen www.bsh.de. Dort stehen im „Berichtigungsservice Karten“ sämtliche Daten für die jeweiligen Seegebiete. Außerdem werden hier die Deckblätter veröffentlicht, die auf die betreffenden Sportbootkarten geklebt werden können.

+

Funkzeugnisse – Übergangsfrist für Schiffsführer (siehe auch Bericht Behördentreffen)

Seit 15. August 2005 müssen Führer von Yachten entsprechend der funktechnischen Ausrüstung des Sportfahrzeugs ihre Befähigung zur Teilnahme am Seefunkdienst nachweisen. Als Befähigungsnachweise gelten das Allgemeine Funkbetriebszeugnis (Long Range Certificate, LRC) und das Beschränkt Gültige Funkbetriebszeugnis (Short Range Certificate, SRC). Wer ein ausgerüstetes Schiff führt, ohne im Besitz eines SRC oder LRC zu sein, begeht eine Ordnungswidrigkeit. Um allen Skippern ausreichend Gelegenheit zu geben ein Funkzeugnis zu erwerben, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Abstimmung mit den Verbänden am 7. April bekannt gegeben, dass Verstöße erst ab dem 1. Oktober 2007 mit einem Bußgeld belegt werden. Weitere Informationen zum Thema Funk findet Ihr unter www.kreuzer-abteilung.org. oder www.dsv.org/Führerschein/Funk.

+

Baggerung der Unterelbe-Häfen

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat eine Arbeitsgemeinschaft gegründet, welche die finanzielle und technische Voraussetzung einer Fondlösung klären soll. Derzeit liegt die durchschnittliche Verschlickung / Versandung bei 30 -50 cm / qm / Jahr. Davon ausgehend würden jährlich 400.000 € benötigt, um die notwendigen Unterhaltungsbaggerungen der Sportboothäfen entlang der Unterelbe und ihrer Nebenflüsse mit 30 Prozent zu unterstützen. Hamburg will daher noch vor Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für die Elbvertiefung eine Stiftung gründen, aus der die erforderlichen Finanzmittel jährlich generiert werden. Die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein sollen dazu bewegt



werden, sich finanziell an der Stiftung zu beteiligen. Von den ca. 145.000 Arbeitsplätzen im Hamburger Hafen entfallen etwa die Hälfte auf Niedersachsen (ca. 45.000) und Schleswig-Holstein (ca. 30.000). Zudem haben beide Länder durch wasserbauliche Maßnahmen der vergangenen Jahrzehnte zu der Sedimentation beigetragen. Auch von der Hamburger Hafenwirtschaft soll eine finanzielle Beteiligung entsprechend des Nutzens eingefordert werden, den die HHLA aus der Elbvertiefung zieht. Der DSV wird sich parallel dazu beim BMVBS dafür einsetzen, dass der Bund als Co-Träger der Elbvertiefung eine Grundräumung der betroffenen Sportboothäfen als Ausgleichs-/Ersatzmaßnahme in den Plan zur Elbvertiefung einarbeitet.

+

Mühlenberger Loch unter Naturschutz

Im Mühlenberger Loch ist die gesamte Wasser- bzw. Wattfläche einschließlich der Landfläche des hamburgischen Teils der Insel Neßsand durch Verordnung vom 18.10.2005 (HmGVBl. Nr.35 v. 25.10.2005, S.43) unter Naturschutz gestellt worden. Neßsand darf wie bisher in festgelegten Uferzonen betreten werden. Segeln ist auf der Wasserfläche erlaubt. Motor getriebene Fahrzeuge dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von 8 kn fahren.

+

Grenzerlaubnis (siehe auch unseren Bericht INFO Nr.1 März 2005)

Wir möchten noch mal darauf hinweisen das Ihr bei der Wasserschutzpolizei zum Grenzübertritt die **Grenzerlaubnis** beantragen könnt. Hier noch mal die Anschrift der WSP

WSPF 23/Grenzpolizeiliche Angelegenheiten

Van-der-Smissen-Str 4

22767 Hamburg

Tel.: 04074286 65487

e-mail: wspf23@polizei.hamburg.de

Die Grenzerlaubnis ist Kostenlos und kann sofort mitgenommen werden. Bitte Ausweis auch vom Partner und Kindern mitnehmen.

+

Übrigens habt Ihr daran gedacht von Eurem Urlaub einen Erlebnisbericht zu schreiben, wir würden ihn gerne im VFS INFOBLATT abdrucken.

+

Yacht- und Seemännische Gebräuche

National- und Gastlandflaggen sollen im Sommer von 08.00 Uhr morgens bis Sonnenuntergang, längstens bis 21.00 Uhr abends gefahren werden, wobei die Gastlandflagge unter der Steuerbordsaling zu hissen ist. Viele Yachteigner haben das anscheinend vergessen! Auch Jugendkutter auf der Elbe führen selten die Nationalflagge. Man hat ihnen offenbar nicht gesagt, dass jedes Schiff eine Nationalflagge zu führen hat.

+

Noch mal zum Mühlenberger Loch

Im August hat der MSC mit dem BSC eine Demonstration am 17.8.2006 ab 16.00 Uhr im Mühlenberger Loch durchgeführt, welche auch mit einem Foto im Hamburger Abendblatt dargestellt wurde, ca. 250 Besucher wurden gezählt. Auf „Sherry Island“, einer Sandbank im Mühlenberger Loch, die nur bei Ebbe betretbar wird, wurde ein Treffen organisiert, um auf die jährlich zunehmende Verschlickung aufmerksam zu machen und dem Forderungskatalog der Anliegervereine um das Mühlenberger Loch Nachdruck zu verleihen. Natürlich hängen diese Forderungen eng mit den Problemen der vorangegangenen Elbvertiefungen zusammen (Versandung).

Leider gab es keinen aktuellen Mailverteiler des Hamburger Seglerverbandes, so daß auch uns die Einladung über die Gruppe Nedderelv viel zu spät erreichte. Die Demonstrationsteilnehmer konnten sich ab 15.45 Uhr im Jollenhafen Blankenese und im Jollenhafen Mühlenberg einfinden und wurden dann mit Schlauchbooten auf den Sand gebracht.

Für Teilnehmer, die auf dem Wasserweg anreisen, wurde von deren Ankerplätzen ebenfalls ein Schlauchboottransfer zum Demoplatz „Sherry Island“ angeboten.

+

Hamburger Yachthafen (HYG)

Aus dem Hamburger Yachthafen ist zu berichten, dass die Fäkalienabsauganlage (neben dem Boots – Kran im Westhafen) bereits installiert ist, die landseitige Entsorgung aber erst zur Neuen Saison 2007 fertig sein wird. Also müssen die Bootseigner mit eingebautem Fäkalienstammeltank in ihren Booten sich noch in Geduld üben.



Zum Thema Umwelt berichtet Heinz Otto !

Seite 6

Aus meinem verknüpften Interesse als Segler und Windkraft-Freund hatte ich im Frühsommer die Gelegenheit, bei den Hamburger-Klimatagen den Bremer Wissenschaftler, Dr. Michael Schirmer kennen zu lernen, den ich schon bei unserer VFS Jahreshauptversammlung 2006 zum Thema ELBE + KLIMAFOLGEN zitiert hatte. Einen verstärkten Eindruck in Sachen Flutschutzmaßnahmen hat seine These hinterlassen, dass zu den bisherigen Parametern die Ausdehnung des Wassers der Meere hinzukommen muss. In diese „Deicherhöhungsformel“ müssen also nicht nur wegen der veränderten Strömung durch Vertiefung oder evt. extremeren windbedingten Sturmfluten Werte eingehen, sondern obendrauf halt noch die temperaturbedingten Wasserausdehnungswerte, welche ein Ansteigen des Wassers berücksichtigen müssen.

Deichen oder Weichen:

Dieses historische Wort gilt, **PUNKT**.

Gerne erwähne ich hier für Euch, dass der Revier und Umweltobmann des Hamburger Seglerverbandes, Karl-Heinz Baumgartner sich als Gast beim Windstammtisch angemeldet hat und den Abend mit Interesse erlebt hat. Diesen Windstammtisch organisiere ich seit 2001 für die Branche Erneuerbaren Energien. Er findet alle 2 Monate statt, Ort : Ristorante Opera, Dammtorstr 17

Bei Interesse, an diesem Branchentreff teilzunehmen, reicht eine Mail an Heinz Otto.

+

Planfeststellungsverfahren zur Elbvertiefung:

Die öffentliche Beteiligung durch Auslegen der Pläne für die Elbvertiefung ist noch nicht eingeleitet, denn auf der diesbezüglichen Webseite der Behörden (<http://www.zukunftelbe.de/elbausbau/>) ist noch kein Hinweis vorhanden.

+

Kontaktpflege

Verbandsversammlungen sind immer auch eine Börse und so ergab sich, dass Peter und ich den derzeitigen Vereinsvorstand des WVE, Uwe Greisen

und Walter Weyer, kennen lernten und diese uns zu einer Gesprächsrunde im –uns wohlbekanntem– Klubhaus des WVE, einem alten Decksalon eines vergangenen Fährdampfers, eingeladen haben.

Dieses Gespräch fand am 15.6.06 statt.

Wie bei den Verbandssitzungen angeregt, war dann unser Thema: die Elbe, deren veränderte Strömung und sich verstärkende Schlick/Sand – Ablagerung im Laufe der Jahre. Unter diesen Ablagerungen hat ganz besonders die Billwerder Bucht, nordöstlich der Norderelbbrücken zu leiden. Die Fluten strömen mit den aufgewirbelten Sedimenten durch das Sperrwerk und lassen die Schlickberge in der Seeartigen Bucht wachsen. Betriebe können ihre alten Wasserbaugeschäfte nicht mehr - wie früher – abwickeln, Vereine und berufsmäßige Bootslagerungen haben gewaltige Probleme.

Unser gastgebender Verein, WVE, plant z.B., wegen seines verschlickten Hafens eine neue Pfahlgruppe (ca. 100 meter weiter zur Fahrinne) mit einem neuen Schwimmsteg, um den Bootseignern des Vereins die Nutzungszeiten des Hafens wieder zu vergrößern. Denn zur Zeit ist ein Befahren des Hafens nur für kurze Zeiten bei HW möglich. Das sind gewaltige Kosten, welche neben dem satzungsmäßig verankerten Arbeitsdienstes zu leisten sind.

Auf Grund dieser gemeinsamen Erfahrungen bei der Gesprächsrunde will sich der WVE und weitere betroffene Vereine in das Fondmodell zum Ausbaggern der Häfen einklinken. Weil weiterer gemeinsamer Handlungsbedarf besteht, um bei Behörden, Berufsschiffahrtsverbänden und Sportverbänden die Probleme einer Lösung zu führen, wird es einen neuen Gesprächstermin am 13.11. 06 geben.

Wir werden diesen auch wahrnehmen, obwohl der VFS direkt nicht mit diesem Revier verknüpft ist, aber weil die Billwerder Bucht der Ursprung unseres Wassersports ist und einige von uns ihr Winterlager dort bei der Yachtwerft Lütje haben. Die Werft hat das „Glück“ wegen der Lage im direkten Strömungsbereich des Sperrwerkes keine großen Ablagerungen hinnehmen zu müssen. Was die starke Strömung noch an den Pfählen und Schwimmstegen bewirken wird, ist eine andere Frage.

+



VFS - Flohmarkt

Seite 7

Verschenken oder Verkaufen

Hier in dieser Spalte könnt Ihr, wie immer unter Angabe Eurer Tel.-Nr.

Bootszubehör, Bootsbekleidung usw. zum Verkauf oder auch zum Verschenken anbieten. Eure Angebote bitte per E-mail, Post oder Fax mit genauen Angaben an die Redaktion (siehe Fußnote)

Redaktionsschluss ist für Ausgabe März der 15. Februar, für Ausgabe Oktober der 15. September.

Zu Verkaufen

Spibaum (Alu) 2,75 Meter Durchm. 4 cm.

50,- Euro

Spibaum (Alu) 3,80 Meter Durchm. 6 cm.

80,- Euro

Ralf Brunner Tel. 04101 – 48308

+

Traditionelles Behördentreffen mit vielen interessanten Themen (Hamburger Segler-Verband)

Besucht wurde dieses Treffen am 26. April 2006 von Peter Lehmann und Heinz Otto

Der Hamburger Seglerverband hatte zu seinem schon traditionellen Behördentreffen geladen und alle mit dem Wassersport befassten Behörden waren durch ihre leitenden Mitarbeiter vertreten.

Ebenso ist das Interesse der Vereinsvertreter an diesem Treffen ungebrochen. Kurzum es war eine gut besuchte Veranstaltung, die deutlich machte, wie fruchtbar und zielgerichtet der Austausch zwischen Behörden und Bürgern bzw. deren Verbänden sein kann.

Gastgeber war einmal mehr der TuS Finkenwerder.

Der Vorsitzende des Hamburger Segler-Verbandes, **Harald Harmsdorf**, betonte in seiner Begrüßung, dass die Elbe trotz des hohen Berufs und Sportschiffahrtsaufkommen mit allein 10.000 Sportbooten in Hamburg und 50.000 Sportbooten im gesamten Elberaum eines der sichersten Reviere sei. Er verwies darauf, dass auch das einvernehmliche Verständnis und Miteinander zwischen den Behörden und den Verbänden ein Ergebnis dieser positiven Bilanz sei.

Als Moderator definierte der 2. Vorsitzende und Syndikus des Hamburger Segler-Verbands, **Dr. Gerd Lau**, die Themenbereiche, über die die Behördenvertreter im Verlauf des Abends um eine Stellungnahme gebeten wurden.

Themen gab es genug: die Novellierung der Hafenverkehrsordnung, die Abfallbewirtschaftung für Hamburgs Häfen, das Waffenrecht und das „Hamburger Behältnis“, Funkausrüstung und Funkzeugnisse, Wassertaxis auf der Alster und die unterschiedlichen Schleusungsmodalitäten in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau.

Als erster Vertreter der Behörden begrüßte **Bernd Spöntjes** die Anwesenden und unterstrich die auch aus der Sicht der Wasserschutzpolizei vertrauensvolle und gute Zusammenarbeit, die in erster Linie die über das Tagesgeschäft hinaus gehenden Themen betrifft.

Die Elbe ist ein sicheres Revier, was auch die Zahlen belegen. So gab es im Jahr 2005 auf den gesamten 330 Elbkilometern nur 22 Unfälle mit Sportbooten, in Hamburg nur 10 Unfälle mit einer leicht verletzten Person.

Zum Thema Funk verdeutlichte **Olaf Frankowski**, Leiter des Wasserschutzkommissariats 1, die gültigen gesetzlichen Regelungen. Damit gilt, dass ein Schiffsführer zwingend im Besitz eines gültigen Funkzeugnisses sein muss. Eine allgemeine Ausrüstungspflicht für Funkanlagen an Bord von Sportbooten gäbe es indes nicht. Von Erhebung eines Bußgeldes wird wohl bis Ende 2007 abgesehen, wobei Kontrollen stattfinden und die Ergebnisse an die Regulierungsbehörde weitergegeben werden. Ein Informationsblatt ist auf der Internetseite www.elwis.de abzurufen.

Niels Heinrich ist der zentrale Ansprechpartner in der Landespolizeiverwaltung, wenn es um Waffen und Waffengesetz geht. Das Waffengesetz ist ein Bundesgesetz, das seit dem 1. April 2003 deutlich verschärft wurde. So ist bei den Vorschriften zur Aufbewahrung von „sicherer Aufbewahrung“ die Rede, d.h. die Waffen sind in einem Panzerschrank des Typs B aufzubewahren, gleichzeitig mit Munition gar in einem Panzerschrank Typ O. Da sich nun Signalwaffen vor dem Gesetzgeber nicht von z.B. Waffen für den Jagdgebrauch unterscheiden, müssten auch Signalwaffen an Bord eines Sportbootes in Panzerschränken aufbewahrt werden. Diese Vorstellung brachte das Plenum zwar zum



Schmuzzeln, ändert jedoch nichts an der eigentlichen Gesetzeslage.

Allerdings konnte in Zusammenarbeit mit den Verbänden und unter Berücksichtigung der Besonderheiten auf Sportbooten folgende Regelung getroffen werden: Zur Aufbewahrung von Signalwaffen genügt ein einfaches „Hamburger Behältnis“ aus Stahlblech, 4 mm dick und verschließbar; allerdings nicht mit einem Vorhangschloss. Dieses Behältnis ist an Bord fest zu verankern, dient jedoch nur der vorübergehenden Aufbewahrung. Alle 14 Tage sollte nach Boot und Waffen geschaut werden. Im Winter muss die Aufbewahrung folgerichtig zu Hause in einem Panzerschrank erfolgen.

Die deutlich bessere und einfachere Lösung wird der -von Herrn Spöntjes vorgeschlagene- Weg sein, sich eine kleine Waffenbesitzkarte zu besorgen und statt der Signalpistolen zukünftig aus der Hand abzufeuern Leuchtsignale und Handfackeln oder Signalmittel der Firmen Nico bzw. Comet mitzuführen. Diese sind an Bord lediglich sicher und vor Unbefugten geschützt aufzubewahren. Dieser kleine Waffenschein ist ohne Prüfung und gegen eine Gebühr von 50.- € zu bekommen und unbeschränkt gültig.

Information unter: www.polizei.hamburg.de.

oder direkt in der Dienststelle:

Grüner Deich 1 20097 Hamburg

Besuchszeiten: Montags und Donnerstags
von 7.00 – 16.00 Uhr

Dienstags von 7.00 - 12.00 Uhr

Der Hafenskapitän, **Jörg Pollmann**, konnte trotz der gewaltigen Zahl der Schiffsbewegungen auf der Elbe nur von marginalen Behinderungen sprechen.

Zur Alster:

Dank der guten Zusammenarbeit und da man regelmäßig über Probleme miteinander spreche, sei das der Besonderheit der Alster zuwiderlaufende Rechtsfahrverbot in der Hafenverkehrsordnung auf dem Weg der Gesetzesänderung. Pragmatische Lösungen in eine dem juristischen Sprachgebrauch genügende und trotzdem verständliche Form zu bringen, sei meistens die größte Schwierigkeit.

Eine zwischen Rüschanal und Blankenese betreffende Besonderheit sind so genannte Wirbelschleppen, die bei der Landung von Flugzeugen entstehen. Dies sind

Luftverwirbelungen, die die auf Airbus anfliegenden Flugzeuge erzeugen und immer schon erzeugt haben. Ob, wann und wo sie auf die Wasseroberfläche treffen, ist weder zu sehen noch vorherzusagen. Die mögliche Ausbreitung dieser Wirbelschleppen ist bei dem neuen Airbus A 380 deutlich größer. Diese Verwirbelungen können, insbesondere bei schwülem Wetter mit wenig Wind, bis zu 5 Min. vor und nach dem Anfliegen bis zur Wasseroberfläche reichen und irgendwo, dem Chaosprinzip folgend, in einem Umkreis von bis zu ca. 3 Kilometer von der Einflugschneise niedergehen. Zur Sicherheit wurden deshalb Warnschilder am Elbufer installiert, deren Blinklichter auf einen Überflug 4 Minuten im Voraus und 5 Minuten danach auf die mögliche Gefahr hinweisen.

Der Hafenslotse, **Thomas Lindner**, hatte mit seinen 68 Kollegen im abgelaufenen Jahr 33.000 Einsätze. Trotz der Schiffsgrößenveränderung und deutlich höherer Frequenzen des Schiffsverkehrs lief auch hier mit der Sportschiffahrt alles reibungslos.

Der Elblotse, **Herr Schumacher**, hat mit seinen Kollegen im vergangenen Jahr 48.000 Schiffe gelotst. Trotz einer 11% igen Zunahme der Lotsungen lösten die Elblotsen diese Aufgabe im

vergangenen Jahr mit zwanzig Lotsen weniger als im Vorjahr. Die Zahl der Unfälle bewegte sich nach seiner Aussage dennoch im Promillebereich, mit Sportbooten gab es gar keine Probleme. Trotzdem sei die Unsicherheit groß, wenn beim Lotsen von 350 Meter langen Containerschiffen einige 100 Meter Fahrwasser und kreuzende Boote im toten Winkel lägen.

Jörg Osterwald bedankte sich für seine Einladung, obwohl er für die Elbvertiefung zuständig sei. Mit der jüngsten Schiffsgrößenentwicklung sei dabei jedoch richtiger von einer Fahrinnenanpassung die Rede, da geplant sei, die Elbe nicht nur zu vertiefen sondern die Fahrinne auch zu verbreitern. Dies geschehe, um die Leichtigkeit und Sicherheit der Berufsschiffahrt aufrecht zu erhalten bzw. zu verbessern. Es ist geplant, das Profil so zu beeinflussen, um das Verschlickungsproblem nicht zu verstärken. Die Fachleute seien dabei, ein integriertes Strombaukonzept zu entwickeln. Ziel ist, die schiffserzeugten Belastungen, wie Schwell und



Sekundärwellen, in Grenzen zu halten.

Gemeinsam mit der Bundesanstalt für Wasserbau entwickle man praktikable Lösungen. Die Planung der Fahrrinnenanpassung ist derzeit auf der Zielgeraden, um das Planfeststellungsverfahren beantragen zu können.

Professor Reincke, als Vertreter des WSA, gab einen Bericht zum Sachstand der Fondlösung für die betroffenen Elbanrainerhäfen ab. Ziel ist es, den Hafentreibern aus jährlichen Zinserträgen des Fonds einen Zuschuss für Baggerarbeiten zur Verfügung zu stellen. Nach anfänglichem Schulterschluss mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein sind die beiden Bundesländer zwischenzeitlich ausgesichert. Ein mittlerweile von der Arbeitsgemeinschaft formulierter so genannter Drucksachenentwurf liegt dem Senat vor. Ein Infoblatt wird erstellt, wenn der Senat entschieden hat, den Fond zu bedienen. Ein neues Treffen der Arbeitsgemeinschaft ist für den Herbst geplant.

Jürgen Albers, stellvertretender Leiter der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen, berichtete von insgesamt nur 20 Unfällen auf der Elbe. ZU den Unfällen zählten zehn Grundberührungen, sechs Kollisionen, davon vier Schiff gegen Schiff und zwei resultierten aus Tonnenberührungen. Die häufigste Unfallursache im Wassersportbereich ist das Überbordfallen. Herr Albers empfahl das Anlegen von Rettungswesten nicht nur bei Kindern und Bordhunden. Jürgen Chr. Schaper brachte ihn mit seiner Frage, welche Empfehlung er denn aussprechen würde, um das Überbordgehen überhaupt zu verhindern, ein wenig in Verlegenheit. Er wusste noch nicht, dass das Lieblingsthema des Ehrenvorsitzenden des Hamburger Segler-Verbandes die Forderung nach „Leinenzwang“ für Segler ist. Das Anlegen von Lifebelts zusätzlich zum Tragen einer Schwimmweste ist eine Empfehlung, die sich jeder zu Eigen machen sollte.

Volker Stärk von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt äußerte sich zur Abfallbewirtschaftung in Hamburgs Sporthäfen. Danach soll der Abfall dort entsorgt werden, wo er entsteht. Herr Stärk betonte, dass sich diese Regelungen aus seiner Sicht primär auf die Berufsschiffahrt beziehen und er bei der Sportschiffahrt keinerlei Probleme sehe. Jedoch sind die Lieger des Yachthafens in Wedel

Seite 9

von der sehr viel strengeren Auslegung durch das Land Schleswig-Holstein betroffen.

Beneidet um etwas Vergleichbares wie das Behördentreffen werden sowohl die beiden Hamburger Verbände als auch die Behörden von ihren jeweiligen Kollegen aus den anderen Bundesländern. Verhärtete Fronten hat es in der Vergangenheit auch in schwierigeren Zeiten nie gegeben, weil immer miteinander geredet wurde.

Für die Vereinsvertreter bot das Treffen auch in diesem Jahr die Möglichkeit, über Entwicklungen, Vorhaben, Planungen und Gesetzesänderungen informiert zu werden. Auch wenn die gesetzliche Regulierungswut um sich greift und durch Behörden umgesetzt werden muss, findet, wenn sich keine pragmatische Lösung anbietet, doch ein einhelliges Kopfschütteln statt. An Humor hat es den Erschienenen bisher jedenfalls auf keinem Behördentreffen gefehlt. csy

+

Vereinsinnenansichten

Nach soviel „Behördenkram“ kommen wir noch einmal auf unseren Verein zurück. Wie schon in der Einleitung dieses VFS-INFOs gesagt, haben wir Alle es als Mitglied und Vorstand in der Hand, den Vereinszielen der Satzung entsprechend, gleichwohl ganz individuell mit verschiedensten Booten und verschiedensten Ansprüchen den Wassersport in einem interessanten Revier auszuüben. Die letzte Vorstandssitzung am 20.9.06 ergab, in einer – von Mitgliedern angeregten – Aussprache, dass bei einer generationsbedingten und Gesellschaftseinflüssen ausgesetzten Umstrukturierung des Vereins natürlich auch „Vereinsbindungslücken“ auftreten.

Bindeglieder können da sein: Die Nachbarschaft auf den Bootsstegen, Wochenend- oder Urlaubskontakte und von unserer Seite des Vorstandes her dieses *VFS Infoblatt* Blatt. Ein weiteres Bindeglied sind die wenigen offiziellen Treffen und Versammlungen.

Alles zu organisieren, macht den „eingetragenen“ Vorständen zwar Spaß, allerdings geht das alles viel leichter „von der Hand“, wenn die Unterstützung durch Beisitzer und Festausschuss gegeben ist. Diese „Ämter“ sind wünschenswerterweise und wechselnderweise von jedem Mitglied ausfüllbar. Gerade im Hinblick auf 2008, dem 25.



Jahr des Vereinsbestehens, müssen wir uns im erweiterten Vorstandsbereich wieder verstärken, um Lücken zu schließen.

Der Vorstand hat deswegen die Bitte an die Mitglieder:

- a) Bitte melden, wer für einige Zeit mitarbeiten möchte, und
- b) Bitte "familienintern" vorplanen, wer zum Jubiläum 2008 Gäste oder Partner mitbringen möchte, denn: Für uns ist es hilfreich zu wissen, wie viele Personen an diesem Tag – über die Zahl der Mitglieder hinaus- mitfeiern möchten. Der Vorstand wird hierzu bei der JHV im Januar eine Liste auslegen.

Glücklicherweise waren beim „Abschippergrillen“ am 24.9.06 nicht alle Mitglieder durch private Ereignisse – einige hatten sich per Mail abgemeldet- verhindert, sodass dann mit einigen Gästen und immerhin 17 Mitgliedern in trauter Runde gefeiert werden konnte. Und wieder hat unser ältestes Mitglied, Franz Kessler (85 Jahre) mit seiner Inge den Tag mitgestaltet, ebenso unser zweitältestes Mitglied Ronald Groth(78 Jahre).

Unsere Themen waren – neben Essen + Trinken: der Seglerverband und die Elbe, das übliche Quiz, die Vereinsstruktur und wie sich die Vereine allgemein entwickeln.

Wir vom Vorstand können nur den Rahmen nach Vereinsrecht anbieten, mit Leben füllen müssen es dann in verschiedener Zusammensetzung die Mitglieder. Der Vorstand wünscht den Mitgliedern gute Begegnungen auf See, der Elbe oder auf der Hanseboot.



Franz, Inge, Beate und Ronald



Gewinner vom Segelquiz v.l.n.r.

Antje und Ralf Brunner, 2 Gäste: Marlies und Jan Eckmann, Peter Lehmann, Ronald Groth und kniend Ralf Stoltze.



Dieses Infoblatt schließen wir mit guten Wünschen für eine friedliche Weihnachtszeit und eine hoffentlich schöne neue Saison

2007