

VFS

Infoblatt

3. Jahrgang Ausgabe 6 Oktober 2007

Liebe Mitglieder im *VFS*

Seite 1

Dieser Sommer 2007 war nur dem Kalender nach ein Sommer. Gefühlte tatsächliche Sommertage hatten wohl nur Einige von uns. Sei es im Binnenrevier der Kanäle oder an der Küste von MV, sei es im kroatischen Inselreich.

Und von dort ist ein - in dieser Distanz zum Heimathafen - nicht übliches Zusammentreffen zweier VFS-Stander ein glücklicher Moment für die betreffenden Mitglieder gewesen.

Uns Otto's selber, wie auch unsern Schatzmeister, hat es im Urlaub auf der ELBE gehalten. Ein Langtörn war eh nicht geplant und so haben wir manchen Sturm, aber auch wirkliche Sommertage beim Segeln oder Radeln entlang der Elbe genießen können.

Diese „Verbundenheit“ zum direkten heimatlichen Revier hatte aber auch nebenbei etwas Gutes:

Nicht Schipperrn, bedeutet Zeit für das Internet zu haben, und so hat sich ein regelmäßiger Nachrichtenaustausch von Seglern, Politikern und Deichschutzbetreffenen Anwohnern ergeben.

Allen am Herzen lag die tiefgehende Sorge um den Zustand der Elbe auf Grund der bisherigen Elbvertiefungen.

Die zusammengetragenen Fakten konnten am Schluss dieser aktiven Wochen dem Verkehrsminister Tiefensee übergeben werden – mit Folgen für das Planfeststellungsverfahren für die erneut geplante Elbvertiefung.

Zum Jubiläum "25 Jahre VFS": In der Meldeliste haben sich bei der Jahreshauptversammlung die ersten Mitglieder mit ihren Gästen eingetragen. Wir bitten Euch hier mit, dass auch die weiteren Mitglieder ihre Gäste (auch Partner die nicht Mitglieder sind) noch in diesem Herbst 2007 bei uns

anmelden. Für diese Anmeldung haben wir deswegen wieder eine Postkarte diesem *VFS Infoblatt* beigelegt, wir bitten um Nutzung, damit wir rechtzeitig vor dem Fest mit einer festen Platzzahl evt. Nachmeldern zusagen können oder absagen müssen.

Für dieses Neue *VFS Infoblatt*, Ausgabe Nr. 6 wünschen wir weiter viel Freude beim Lesen und generell allen Mitgliedern ein gesundes "durchwandern" des kommenden Winters – mit Frost und Schnee – wie früher.

Unsere Gedanken sind dabei ganz besonders bei den älteren Mitgliedern.

Euer Vorstand

+

Veranstaltungen und Versammlungen

Am 23. September baten wir Euch, zu einem herbstlichen Klönschnack mit Kaffee und Kuchen zusammen zu kommen. Und es klappte: bei herrlichstem Sonnenschein haben wir über unsere "Sommererlebnisse" Erfahrungen ausgetauscht, den jüngsten Nachwuchs kennen gelernt und über unsere Elbe und die Zukunft palavert.





Elbvertiefung

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat eine öffentlich-rechtliche Stiftung „Elbefond“ bei der „Maritime Landschaft Unterelbe“ eingerichtet und 5 Mio. Euro für diese Stiftung bereitgestellt. Zweck des Fonds soll eine bis zu 30%-ige Unterstützung für die Unterhaltungsbaggerungen in Sportboothäfen entlang der Unterelbe sein. Laut Meldung des Hamburger Abendblattes vom 08.06.2007 hat Wirtschaftssenator Uldall eine Aufstockung des Fonds durch Hamburg auf 10 Mio. Euro angekündigt.

Der Deutsche Segler-Verband begrüßt diese Initiative Hamburgs ausdrücklich, kritisiert aber gleichzeitig, dass sich weder die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen noch der Bund noch die Hamburger Hafengewirtschaft bisher an dem Fond beteiligen.

Die allein von Hamburg eingestellten bzw. in Aussicht gestellten Mittel werden nicht ausreichen, den Wassersport auf der Unterelbe nachhaltig zu sichern.

Die Verschlickung durch vorangegangene Elbvertiefungen, Eindeichungen und Flussbegradigungen ist bereits so weit fortgeschritten, dass vor Unterhaltungsbaggerungen zunächst eine Grundräumung der Häfen erforderlich ist.

Es treten zunehmend Schäden an Hafenanlagen und darin befindlichen Booten auf durch Sog und Schwell der vorbeifahrenden Großschifffahrt. Die Größe und Anzahl der Hamburger Hafen anlaufenden Schiffe wird sich durch die Elbvertiefung erhöhen. Die Sportbootvereine entlang der Unterelbe sind nicht in der Lage, die daher notwendigen wasserbaulichen Schutzmaßnahmen alleine zu bewältigen.

Hamburg, den 08. Juni 2007

Inzwischen hat der Bundes-Verkehrsminister Tiefensee in Otterndorf anlässlich eines Besuches der dortigen Vereine weitere Prüfgänge wg. Der Deichsicherheitsfragen angeregt.

+

Der Segelsport ist gegen neue Reglementierungen!

Das erklärten die im Seglerrat des Deutschen Segler-Verbandes (DSV) zusammengeschlossenen Landessegler-Verbände der 16 Bundesländer einhellig bei ihrer Frühjahrssitzung am 31. März 2007 in Dresden. Sie unterstützen damit den Deutschen Segler-Verband, der sich wiederholt gegen neue Ausrüstungs-

Seite 2

Registrierungs- und Kennzeichnungspflichten für Sportboote und gegen Verschärfungen von Führerscheinvorschriften gewandt hatte. Diese waren 2006 von der Wassersportwirtschaft und einer Sicherheitskonferenz empfohlen worden. Sie widersprechen damit gegenteiligen Spekulationen in der Wassersportpresse.

Näheres ersehen Sie auf unserer Seite unter [„Sicherheit in der Sportschifffahrt“](#). (Dresden, den 31. März 2007)

Britische Funkzeugnisse

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat am 27.7. 2007 folgende Pressemitteilung veröffentlicht:

Betr.: Beschränkt Gültiges Funkbetriebszeugnis (SRC)

Bundesverkehrsministerium: Funkbetriebszeugnis des britischen Seglerverbandes unzureichend – Nachprüfung wahrscheinlich

Skipper, auf deren Sportbooten und Traditionsschiffen eine UKW-DSC Seefunkanlage installiert ist, und die damit ein Seefunkzeugnis (SRC) benötigen, sollten in Deutschland keine Prüfung nach den Regeln des britischen Seglerverbandes RYA ablegen. Diese „Crash-Kurse“, die mit einer kurzen Theorieprüfung abschließen, entsprechen nicht den deutschen Anforderungen zur Prüfung und Teilnahme am internationalen Seefunkdienst.

Nach Pressemeldungen bieten Segelschulen in einigen Großstädten entsprechende Eintages-Kurse an, die mit einem kurzen Theorietest erfolgreich abgeschlossen werden können. Die in Deutschland verbindlich vorgesehene unabhängige theoretische und praktische Prüfung entfällt.

Damit sind die vom britischen Seglerverband ausgestellten Funkzeugnisse in keiner Weise mit den deutschen SRC vergleichbar. In verschiedenen internationalen Vereinbarungen ist definiert, wie und was für den Erwerb eines international anerkannten SRC, welches zur Teilnahme am GMDSS berechtigt, zu prüfen ist.

Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums untersucht das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Zeit, inwieweit die Prüfungsinhalte der RYA von den in Deutschland abgenommenen Prüfungen abweichen.



Danach wird festgelegt, in welchem Umfang sich Inhaber des britischen Funkzeugnisses einer Nachprüfung unterziehen müssen, um am UKW-Seefunkdienst auf deutschen Schiffen teilnehmen zu können. Diese Nachprüfung würde für alle deutschen RYA -Zeugnisinhaber erforderlich sowie für alle Ausländer, die sich länger als ein Jahr in Deutschland aufhalten.

In der vorliegenden Form kann das RYA - Funkbetriebszeugnis nicht anerkannt werden. Deutschland liegt damit auf einer Linie mit anderen EU-Staaten. 27.07.2007

Und in der Boote lesen wir hierzu:

Britisches Funkzeugnis SRC

Bekanntlich ist ab Oktober damit zu rechnen, dass beim Betrieb von Funkgeräten mit DSC ohne gültiges Funkzeugnis die Behörden den Nutzer zur Kasse bitten.

So mancher Skipper scheute sich sowohl wegen der konkreten Anforderungen wie auch der nicht unerheblichen Kosten die Prüfung abzulegen.

Ein Ausweg schien das britische SRC zu sein, welches durch einige Ausbilder angeboten wurde.

Diese Variante ist auch in einem früheren Artikel der Zeitschrift BOOTE aufgezeigt worden.

Nun gibt es leider eine Kehrtwende zu diesem Thema, veröffentlicht in 9/07.

Entsprechend dieses Artikels wird darauf aufmerksam gemacht, dass das Bundesverkehrsministerium in einer Pressemitteilung vom 26. Juli 2007 einen vorhergehenden Bescheid zur Zulassung des britischen SRC widerrufen hat.

Es muss erst einmal der deutsche Amtsschimmel seine Arbeit tun, bevor konkreten Entscheidungen zur Zulassung getroffen werden

Bis dahin ist es Skippern auf deutschen Schiffen untersagt, mit britischem SRC am UKW-Funkbetrieb teilzunehmen.

Ob sich lohnt, derzeit die einfachere Variante zur Erlangung eines UKW-Funkzeugnisses (soweit nach den neuen Sachstand noch angeboten) zu nutzen, sollte man genau überlegen.

Alles über Antifouling

Die Auswahl des richtigen Verfahrens zur Vermeidung oder Entfernung des Bewuchses am Unterwasserschiff hängt entscheidend von den Bewuchsverhältnissen am Liegeplatz und im Revier ab.

Wassersportler bemühen sich stets um größtmögliche Schonung der Umwelt. So auch beim Thema „Bewuchs am Boot“. Je zuverlässiger der zu erwartende Bewuchs für die nächste Anwendungsperiode vorausgesagt werden kann, desto leichter fällt die Auswahl des wirksamsten und zugleich umweltschonendsten Verfahrens.

Um Seglerinnen und Seglern bei der Lösung dieser Frage zu unterstützen, hat das Hamburger Unternehmen LimnoMar, eines der weltweit führenden Institute im Bereich Fouling/Antifouling, jetzt in Kooperation mit dem Deutschen Segler-Verband eine Internetseite online gestellt, die zahlreiche Informationen über die Bewuchsverhältnisse in Süß- und Salzwasser sowie über Bewuchsschutz aller Arten enthält. In den kommenden Monaten wird mit Unterstützung des Deutschen Segler-Verbandes die Seite um Produktlisten mit biozidfreien und biozidhaltigen Antifouling sowie um eine Datenbank mit den konkreten Bewuchsverhältnissen in allen deutschen Gewässern ergänzt werden.

Die Informationen finden Sie unter:



LimnoMar ist ein langjähriger Projektpartner des Deutschen Segler-Verbandes. Von 1997 bis 2001 wurde gemeinsam die Aktion „*Bewuchs vermeiden + Bewuchs entfernen = Umwelt schützen*“ durchgeführt. An dieser Aktion haben zahlreiche DSV-Vereine teilgenommen. Durch Aushängen von Platten in den Häfen wurde der Bewuchsdruck ermittelt und darauf basierend eine umweltfreundliche Antifouling-Empfehlung durch LimnoMar abgegeben. Die dabei gesammelten Daten der Bewuchsverhältnisse in deutschen Binnen- und Seegewässern sind zusammen mit den entsprechenden Empfehlungen die Grundlage für den Bewuchsatlas.

+

+



Roter Diesel

Seite 4

(29.8.2007) Seit dem 1. Mai 2007 ist es deutschen Sportbootfahrern verboten, z.B. in Belgien getankten roten Diesel im Haupttank nach Deutschland zu verbringen. Die vorher geltende Ausnahme für den Fall, dass die "Zurückweisung auf Grund der Umstände unverhältnismäßig" erschien, roter Diesel nicht regelmäßig eingeführt wurde und der Bootsfahrer anhand von Belegen nachweisen konnte, wann und wie viel roten Diesel er in Belgien getankt hatte, gibt es nicht mehr.

Zur neuen Rechtslage teilt das Bundesministerium für Finanzen mit: "Zur Vermeidung des Tanktourismus und um die Missbrauchsgefahr des Zutankens von rotem Diesel (Heizöl) in Deutschland zu verhindern, dürfen Sportboote nur dann Heizöl in ihrem Hauptbehälter nach Deutschland verbringen, wenn eine Betankung mit Heizöl im Land ihrer Zulassung gestattet ist. Dies heißt, dass nur belgische Sportboote mit Heizöl im Tank nach Deutschland einfahren dürfen".

Nicht nur aus Belgien zurückkehrende Sportboote sind mit diesem Problem konfrontiert. Auch nach einer England- oder Norwegenreise (dort wird ebenfalls roter Diesel abgegeben) stellt sich die Frage: "Was tun mit der Restmenge, ohne sich strafbar zu machen?" Die Oberfinanzdirektion Hamburg erteilte dem DSV dazu folgende Auskunft: Bei Einreise mit Restmengen roten Diesels aus einem der EU-Länder oder aus Norwegen ist im erst erreichbaren Hafen der Zoll aufzusuchen und die Restmenge zu deklarieren. Hier ist mit Nachweis der Tankbelege eine "Ausnahme vom Verbringungsverbot" zu beantragen. Wichtig ist, dass dies unverzüglich geschieht. Das bedeutet, dass bei einer Einreise am Wochenende, wenn Zollstellen geschlossen haben, der Zoll zum nächstmöglichen Zeitpunkt aufzusuchen ist. Wenn erst bei einer Zollkontrolle das Vorhandensein roten Diesels festgestellt wird, wird ist mit der Einleitung eines Strafverfahrens zu rechnen.

Konsequenz kann dann sein:

- Nachversteuerung des gesamten Tankvolumens unabhängig von der Restmenge,
- Auflage, den Tank sowie alle brennstoffführenden Leitungen zu reinigen,
- Anzeige wegen Verdachts einer Steuerstraftat.

Dass staatliche Finanzverwaltungen mit dem Problem auch anders umgehen können, zeigen die Niederlande. Dort wird die eingangs erwähnte bis zum 1. Mai 2007 zulässige (und seit 2004 von der EU-Kommission ausdrücklich akzeptierte) Handhabung ausdrücklich akzeptierte) Handhabung nach wie vor angewandt. Die deutschen

Wassersportspitzenverbände fordern seit Monaten eine sportgerechte Lösung für Deutschland. Dies betrifft sowohl die aus dem Ausland mitgebrachten Restmengen roten Diesels als auch neue Hemmnisse für das legale Tanken von ungefärbtem Diesel in Deutschland. Seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Besteuerung von Energieerzeugnissen sind deutsche Bunkerstationen nämlich verpflichtet, Steuer freien Diesel für die gewerbliche Schifffahrt rot einzufärben. Das hat zur Folge, dass die rund 160 Bunkerstationen meist gar keinen ungefärbten Diesel mehr abgeben, weil sie dazu einen separaten zweiten Tank installieren müssten. Sportbootfahrern bleibt also nichts anderes übrig, als wieder per Kanister zu tanken.

Die Nachteile für den Wassersportstandort Deutschland und die Umweltrisiken dieses Verfahrens liegen auf der Hand.

+

Dazu lesen wir in der Boote

Mit rotem Diesel ist nicht zu spaßen

Unter dieser Überschrift sind in der Zeitschrift BOOTE 9/07 die Erlebnisse einer Schweizer Skipperfamilie beschrieben.

Es ist nicht Ziel, den Artikel im Detail an dieser Stelle abzdrukken. Vielmehr möchten wir nur auf dass aus unserer Sicht wesentliche aufmerksam machen und das heißt:

Vorsicht vor ZOLLVERGEHEN.

Worum ging es?

Im Urlaub tankte ein Skipper in Norwegen steuervergünstigten roten Diesel. In Dänemark wurde normaler versteuerter Diesel nachgetankt.

Nach Einreise in Deutschland, im konkreten Fall KIEL, kam Besuch vom deutschen Zoll an Bord. Nach Kontrolle der Papiere kam man auch auf das Thema Kraftstoff zu sprechen.

Dabei wurde die Crew darauf aufmerksam gemacht, dass es nach deutschen Gesetzen Steuerbetrug ist, wenn der Kraftstoff zu mehr als 1% aus rotem Diesel besteht.

Was hätte man machen müssen?

Bereits bei Einreise muß man sich beim Zoll melden. Hier wird entschieden, ob für den GESAMTEN!!! Tankinhalt die Steuern nachzuzahlen sind oder auf eigene Rechnung eine VOLLSTÄNDIGE Entleerung der Tanks zu erfolgen hat. Nur so kann man einer



Strafanzeige entgehen.

Seite 5

Ein ständiges verdünnen des eventuell getankten „bösen norwegischen Diesels“ ist aber auch keine Lösung, denn wenn bei erneuter Einreise wieder bei einer Kontrolle der Anteil 1% und mehr ist, ist eine erneute Bestrafung fällig.

+

Zu schnell in der Neustädter Bucht unterwegs ?

Die nachfolgende Information ist sicher für die Segler unter uns nicht von Belang, es sei denn, sie sind mit einem gut motorisierten Beiboot unterwegs.

Worum geht es ?

Mit einer aktuellen Bekanntmachung (wir verzichten an dieser Stelle auf die umfangreiche amtliche Formulierung) ist für ein ausgewiesenes Gebiet der Neustädter Bucht eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 15 Km/h (8,1 kn) festgelegt worden.

Dieses Gebiet ist wie folgt begrenzt:

Westlich und Südlich einer Verbindungslinie zwischen der Tonne 1 des Fahrwassers Travemünde und den mit gelben Tonnen markierten Positionen:

54°00,5 N 010°53,0 O

54°00,7 N 010°48,4 O

54°02,0 N 010°47,0 O

54°03,0 N 010°47,0 O

sowie der Tonne 2 des Fahrwassers Neustadt.

Nach Aussage befragter Hafenmeister sind die Behörden aktiv bei der Kontrolle Einhaltung der Festlegung im Einsatz.

Dabei soll eine Variante die Geschwindigkeitsmessungen per Radar sein.

Zum anderen soll es Überwachungen in der Form geben, dass man einschreitet, wenn sich ein Boot im ausgewiesenen Gebiet in Gleitfahrt befindet.

Inwieweit diese Kontrollvarianten rechtlich haltbar sind, kann ich nicht einschätzen, sicherheitshalber sollte man sich aber an die Festlegungen halten.

(Angaben zu den Koordinaten unter Vorbehalt aus einem Merkblatt der Wasserschutzpolizei Travemünde übernommen)

+

Nothafen Darßer Ort

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund hat am 15. März 2007 mitgeteilt, dass der Nothafen Darßer Ort aufgrund starker Versandung bis auf Weiteres für den öffentlichen Schiffsverkehr gesperrt ist. Die Leitfeuer und die Beleuchtung der Tonnen werden bis auf Widerruf abgeschaltet. Lediglich die Molenfeuer bleiben als Orientierungshilfe für den Seenotkreuzer in Betrieb.

Der Deutsche Segler-Verband wird Ende April gemeinsam mit dem Landessportbund und dem Landesseglerverband Mecklenburg-Vorpommern erneut Gespräche mit der Landesregierung führen und diese auffordern, den Bau eines Alternativhafens in Prerow zu unterstützen. Ein funktionsfähiger Hafen ist in diesem Küstenabschnitt aus Sicherheitsgründen wegen der Nähe zur Kadettrinne dringend notwendig. Auch der Wassersporttourismus würde davon profitieren.

In einem Bürgerentscheid vom 11. Juni 2006 hatten sich die Bewohner des Ostseebades Prerow mehrheitlich für den Neubau eines Hafens auf Prerower Gemeindegebiet ausgesprochen. Damit besteht erstmals seit über einem Jahrzehnt die realistische Aussicht auf den Bau eines Alternativhafens zum derzeitigen Nothafen Darßer Ort. Hamburg, 3. April 2007

+

Sportboottrailer

Dank der Initiative des DSV ist die EU-Führerscheinrichtlinie für Fahrer von Trailergespannen nicht weiter verschärft worden. Die EU-Kommission und das EU-Parlament hatten geplant, für Inhaber der Führerscheinklasse B das bisher zulässige

Gesamtgewicht von 3500 Kilogramm auf 1750 Kilogramm zu reduzieren und eine Längenbeschränkung von sieben Metern einzuführen. Für Trailer über 750 kg Gesamtgewicht sollte ein Führerschein eingeführt werden, der knapp 1000 Euro gekostet hätte und erst mit 21 Jahren erwerbbar gewesen wäre. Der Deutsche Segler-Verband hat sich gemeinsam mit weiteren betroffenen Sportverbänden und dem Deutschen Olympischen Sportbund über zwei Jahre gegen diese Verschärfungen gewandt – letztendlich erfolgreich.

Weitere Höchstgrenzen (siehe unten) wurden von der EU sogar noch sportfreundlicher als bisher in die neue Führerscheinrichtlinie aufgenommen – die einzelnen EU-Staaten sind aufgefordert, bis 2011 die neue Richtlinie umzusetzen.

Wichtig: Erwerber der „alten“ Kfz-Führerscheine 3 sind



von den neuen Regelungen nicht betroffen, da diese weiterhin sowohl Klasse B als auch Klasse BE einschließen.

Die zurzeit noch geltende Rechtslage in Deutschland:

Die Führerschein-Klasse B berechtigt zum Führen eines Kraftfahrzeugs (Kfz) bis zu 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht (zG) und folgenden Anhängern:

- Anhänger bis 750 kg zG
- Anhänger über 750 kg zG, wenn die zulässige Gesamtmasse (zM) des Anhängers nicht größer als die Leermasse des Kfz und die Summe der zM von Kfz und Anhänger nicht größer als 3,5t ist.

Für das Ziehen folgender Anhänger ist der zusätzliche Anhänger-Führerschein BE erforderlich:

- Anhänger über 750 kg zG, wenn die zM des Anhängers größer ist als die Leermasse des Kfz
- Anhänger über 750 kg zG, wenn die zM des Anhängers zwar nicht größer ist als die Leermasse des Kfz aber die Summe der Gesamtmassen von Anhänger und Kfz größer ist als 3,5 t.

Der Führerschein BE erfordert eine praktische Ausbildung, 5 Pflichtstunden und eine praktische Prüfung. Laut Auskunft des Berliner Fahrlehrerverbandes muss man mit durchschnittlich 10-12 Übungsstunden und dadurch mit Gesamtkosten von knapp 1000 Euro rechnen.

Der „alte“ Führerschein der Klasse 3 beinhaltet sowohl die Klasse B als auch die Klasse BE.

Von der EU-Kommission und dem EU-Parlament vorgeschlagene Verschärfungen:

Im Juni 2004 legte die EU-Kommission einen Entwurf für eine novellierte EU-Führerscheinrichtlinie vor. Nach diesem Entwurf und den dazu vorliegenden Anträgen aus dem EU-Parlament sollte folgende Neuregelung getroffen werden:

„Hinter Kraftwagen der Klassen B darf mitgeführt werden:

- ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg und einer Länge von höchstens 7 Metern.
- ein für nicht kommerzielle Zwecke genutzter Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg, jedoch höchstens 1750 kg, und einer Länge von höchstens 7 Metern, sofern der Fahrer eine zusätzliche spezifische Ausbildung absolviert hat“

Der zusätzliche Führerschein der Klasse BE sollte danach erforderlich sein für

- Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug

der Klasse B und einem Anhänger bestehen, sofern die zulässige Gesamtmasse 1750 kg übersteigt, jedoch höchstens 3500 kg beträgt, und deren Länge 7 Meter nicht übersteigt.“

- Für den Erwerb dieses neuen BE Führerscheins sollte das Mindestalter auf 21 Jahre heraufgesetzt werden.

Begründet wurden diese Änderungsvorschläge der Kommission und des Parlaments vor allem mit Sicherheitserwägungen.

Maßnahmen des DSV:

Da eine solche Neuregelung für zukünftige Führerscheinnehmer erhebliche Auswirkungen nicht nur im Bereich des Segelsports, sondern auch für eine Vielzahl anderer Sportarten gehabt hätte, hat der Deutsche Segler-Verband sofort alle betroffenen Sportverbände (Reiten, Kanu, Rudern, Motoryacht, Luftsport) informiert und die Erarbeitung einer gemeinsamen Argumentation koordiniert.

Anhand einer Analyse der Unfallzahlen der vorangegangenen Jahre des Statistischen Bundesamtes konnte der DSV nachweisen, dass die von der Kommission und dem Parlament vorgebrachten Sicherheitsgründe ins Leere laufen. Der DSV hat daraufhin gefordert, Transporte von Sportgeräten grundsätzlich von dem zusätzlichen Führerschein BE auszunehmen. Diese Position wurde aufgrund der Betroffenheit vieler Sportverbände gebündelt über das EU-Büro des DSB in Brüssel vertreten. Nach Gesprächen mit Abgeordneten des Verkehrsausschusses und anderen EU-Parlamentariern sowie einer Anhörung im Verkehrsausschuss des EU-Parlaments ist es schließlich gelungen, die ursprünglich geplanten Einschränkungen für den Sport abzuwenden.

Zukünftige Rechtslage nach neuer EU-Führerscheinrichtlinie:

Nach der am 20.12.2006 veröffentlichten Neufassung der EU-Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG verbleibt es wie bisher für Fahrzeugkombinationen bis 3500 kg hinter einem Zugfahrzeug der Klasse B beim Führerschein der Klasse B. Für Fahrzeugkombinationen, deren Gesamtmasse zwischen 3500 kg und 4250 kg beträgt, ist zukünftig nicht mehr der Führerschein BE erforderlich. Stattdessen haben die Nationalstaaten die Wahl, bis 2011 für derartige Gespanne eine (mindestens 7-stündige) Fahrerschulung oder eine Prüfung oder eine Schulung inklusive Prüfung vorzuschreiben. Nach Auskunft der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände soll diese Schulung, ob mit oder ohne Prüfung, jedenfalls deutlich kostengünstiger und



weniger zeitaufwendig für Führerscheinerwerber sein als der bisher in diesem Bereich obligatorische Führerschein BE. Dieser wird dann nur noch für Fahrzeugkombinationen ab einer zulässigen Gesamtmasse über 4250 kg notwendig sein.

Der Deutsche Segler-Verband wird sich in Abstimmung mit den anderen betroffenen Sportverbänden und dem DOSB dafür einsetzen, dass das Bundesverkehrsministerium von der gebotenen Möglichkeit sportfreundlich Gebrauch macht.

Inhaber der „alten“ Führerscheinklasse 3 sind von alledem nicht betroffen, da dieser Führerschein auch weiterhin sowohl Klasse B als auch Klasse BE einschließt.

Die gesamte neue Richtlinie steht im Web unter:
<http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2006:403:SOM:EN:HTML> (3. Punkt, Nr. 18)

Hamburg, 7. Juni 2007

+

Sport ins Grundgesetz

Im Bundestag zeichnet sich eine Mehrheit für die von den Sportverbänden seit langem geforderte Verankerung des Sports als Staatsziel im Grundgesetz. Die gegenwärtig diskutierte Formulierung lautet: „Der Staat schützt und fördert den Sport und gewährleistet seine Freiheit.“

Der Deutsche Segler-Verband sieht hierin ein wichtiges Signal für die Stärkung der Sportselbstverwaltung, die in den zurückliegenden Jahrzehnten durch immer mehr Eingriffe beschränkt worden ist. Die deutsche Positionierung zur gesellschaftlichen Verankerung des Sports wird auch maßgeblichen Einfluss auf die Politik der Europäischen Union haben. Daneben geht es auch um ein allgemein sichtbares Bekenntnis zu den Werten und zur Förderungswürdigkeit des Sports, das bei Unzähligen gesellschaftlichen Einzelentscheidungen des täglichen Lebens eine Rolle spielt.

(Hamburg 30. August 2007)

+

Jetzt auch im Hafen surfen

Drahtlos ins Internet im Hamburger Yachthafen in Wedel

Mit dem WLAN – Service der Stadtwerke Wedel wird der Hafen das Tor zur Welt. Drahtlos ins Internet, E-

Mails lesen, Daten verschicken, im Web surfen – das alles ist jetzt möglich. Kostengünstig und sicher dank der modernen Verschlüsselungstechnologie WPA.

Bei Interesse könnt Ihr Euch einen Flyer mit näheren Angaben im Yachthafenbüro abholen oder über

Service-Hotline für Fragen

Wendet Euch bitte an den IT-Dienstleister

Der Stadtwerke Wedel, Firma Grassau unter der

Telefon – Nr.: 040-812000.

+

Schweinswale in der Ostsee

Die Gesellschaft zum Schutz der Meeressäuger (GSM) bittet wieder alle Wassersportler, ihre Schweinswalsichtungen zu melden.

Die Saison 2006 ergab einen Rekord von 1081 Sichtungsmeldungen. Diese Zahl ist jedoch nicht gleichbedeutend mit einer wachsenden Population, sondern das Ergebnis sehr aufmerksamer Wassersportler.

Die meisten Sichtungen kamen wieder aus den beliebtesten Revieren in der westlichen Ostsee. Um der Frage auf den Grund gehen zu können, ob nur wenige Segeltörns in die zentrale und östliche Ostsee führen oder ob unsere einzigen heimischen Wale dort so selten geworden sind, bittet die GSM in diesen Gebieten um besondere Aufmerksamkeit.

Über die GSM-Internet-Adresse <http://www.gsm-ev.de> können Sie Meldebögen anfordern oder selbst herunterladen.

Die aktivsten „Sehleute“ 2006 erhalten von der GSM die Hissflagge „Schweinswalfinne“, alle anderen können sie auch bestellen. Erstmals startet die GSM einen **Malwettbewerb „Kinder malen: Rettet den Schweinswal“**. Teilnehmen können Kinder bis zum 12. Lebensjahr.

Hamburg, 14. Juni 2007

+



Ostsee: Ausrüstungspflicht mit Fäkalientanks

Zum 01.07.2007 ist die MARPOL-ZuV in Kraft getreten. Danach stellt das Befahren der Ostsee mit Booten, die entgegen der 2. Ostseeschutz-Änderungsverordnung nicht mit einem Toiletten-Rückhaltesystem ausgestattet sind, eine Ordnungswidrigkeit dar. Ein Bußgeld droht, wenn auf Booten über 12 m Länge kein Aushang angebracht ist, der über die Müllentsorgungsvorschriften nach MARPOL Anlage V unterrichtet.

Unklar ist nach wie vor, welche Yachten unter die Nachrüstungspflicht mit Toiletten-Rückhaltesystemen fallen. Gemäß der 2. Ostseeschutz-Änderungsverordnung sind Sportboote, die vor 2003 gebaut wurden und weniger als 10,50 Meter lang oder weniger als 2,80 Meter breit sind, sowie alle Sportboote, die vor 1980 gebaut wurden, von der Nachrüstungspflicht mit einem Toiletten-Rückhaltesystem ausgenommen. Alle anderen Sportboote, die die Ostsee befahren und eine Toilette an Bord haben, müssen seit 01. Januar 2005 grundsätzlich mit einem Rückhaltesystem und entsprechender Vorkehrung für die landseitige Entsorgung (entsprechend ISO 8099) ausgestattet sein. Ausnahmen von der Nachrüstungspflicht können aber im Einzelfall gewährt werden, wenn die Nachrüstung „technisch schwierig“ oder „deren Kosten im Verhältnis zum Wert des Schiffes hoch“ sind. Bisher weiß niemand, unter welchen Voraussetzungen dies der Fall ist und wo und nach welchem Verfahren die Einzelausnahmen beantragt werden können.

Ebenso unklar ist, wie ein Informationsaushang über Müllentsorgung auf Sportbooten aussehen soll.

Aus diesen Gründen wird nach telefonischer Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der Wasserschutzpolizei Kiel bis zum Beginn der Saison 2008 von der Einleitung von Bußgeldverfahren abgesehen.

Im September finden Gespräche zwischen dem BMVBS und den betroffenen Wassersportverbänden stattfinden, in denen sich der Deutsche Segler-Verband wie auch in den vergangenen Jahren für eine praxisorientierte und unbürokratische Umsetzung der Verordnungen einsetzen wird.
Hamburg 06.09.2007

Bundestag beschließt über Wassersport

Der Deutsche Bundestag hat am 5. Juli 2007 dem gemeinsamen Antrag der Bundestagsfraktionen CDU/CSU und SPD „Attraktivität des Wassertourismus und des Wassersports stärken“ zugestimmt. Die dazu im Vorfeld eingereichte Stellungnahme des Deutschen Segler-Verbandes finden Sie [hier](#).

Am 3. Juli 2007 hat die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung ihren Jahresbericht 2006 über die untersuchten Seeunfälle vorgelegt

(<http://www.bsu-bund.de/>)

Erfreulich: Die ohnehin geringe Zahl der tödlichen Unfälle im Sportbootbereich sinkt erneut deutlich. Gab es 2004 noch 13 und 2005 noch 8 Todesfälle, hat sich die Zahl im Jahr 2006 noch einmal, nämlich auf 2 Todesfälle, reduziert. Die beiden genannten Todesfälle haben sich nicht beim aktiven Sportbootbetrieb ereignet. In einem Fall handelt es sich um einen Badeunfall vor Anker, der andere hatte gesundheitliche Gründe.

Die Zahlen bestätigen, dass Wassersport eine der sichersten Freizeitaktivitäten in Deutschland ist. Der Deutsche Segler-Verband sieht darin die Initiative „Kompetenz und Eigenverantwortung“ des Wassersports bestätigt.

+

Regierungsfractionen wollen Wassertourismus und Wassersport stärken

Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion und die SPD-Bundestagsfraktion haben am 22. Mai 2007 einen gemeinsamen Antrag – Bundestagsdrucksache 16/5416 - an den Bundestag gerichtet, der sich mit der Stärkung des Wassertourismus und des Wassersports beschäftigt.

Den Antrag und die Stellungnahme des Deutschen Segler-Verbandes finden Sie hier.

Der Antrag ist unterzeichnet von:
den Abgeordneten Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Klaus W. Lippold, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Georg Brunnhuber, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Peter



Götz, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Dr. Andreas Scheuer, Ingo Schmitt (Berlin), Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storzjohann, Volkmar Vogel, Gerhard Wächter, Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und der Fraktion der CDU/CSU

den Abgeordneten Annette Faße, Hans-Joachim Hacker, Sören Bartol, Uwe Karl Beckmeyer, Christian Carstensen, Rainer Fornahl, Stephan Hilsberg, Ernst Kranz, Heinz Paula, Bernd Scheelen, Rita Schwarzelühr-Sutter, Jörg Vogelsänger, Petra Weis, Dr. Margrit Wetzel, Heidi Wright, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD

Hier der Antrag im Wortlaut:

Attraktivität des Wassertourismus und des Wassersports stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland hat ein rund 10.000 km langes zusammenhängendes Wasserwegenetz, zahlreiche Seen sowie rund 23.000 Quadratkilometer Seewasserstraßen. In diesen Wassergebieten betreiben über 6 Millionen Menschen Wassersport: sie surfen, tauchen, segeln, angeln, fahren Kanu, Motorboot oder Wasserski. Die Nachfrage nach Kreuzfahrten wächst. Die Donau gehört mit 67.000 Passagieren jährlich zu den beliebtesten Kreuzfahrtrouten, die Tendenz ist steigend. Aktivitäten wie Freizeitschiffahrt, Kanufahrten, Bootscharter und Traditionsschiffahrt klettern ebenfalls stetig in der Beliebtheitskala der Sportler und Touristen.

Es gibt somit zusätzlich zur Berufsschiffahrt einen regen Wassertourismus und zahlreiche Wassersportler auf unseren Flüssen und Seen und auf Nord- und Ostsee. Allerdings fehlen Basisdaten zur Anzahl, Ausstattung und Größe der Wasserfahrzeuge im Seebereich, die aus wirtschafts-, umwelt-, und sicherheitspolitischen Gründen notwendig sind und in Zukunft erhoben werden sollen.

Die Potentiale für den Tourismus und den Wassersport sind bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Zielgerichtete Marketingmaßnahmen der Deutschen Zentrale für Tourismus, die von der Bundesregierung mitfinanziert wird, sorgen dafür, dass mehr und mehr Menschen auf diese Möglichkeiten aufmerksam werden und diese nutzen. Auf das Potential des Wassertourismus hat die Studie „Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in

Deutschland“ aufmerksam gemacht, die das damalige Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit im Jahr 2003 mitfinanzierte.

Aufgrund des hohen Nutzungsgrades der Wassersportgebiete sind verbindliche Regeln erforderlich, insbesondere damit bei der Ausübung des Wassersports Risiken für Mensch und Umwelt minimiert werden. Gleichzeitig ist es angesichts des boomenden Wassertourismus und der Attraktivität der Angebote ausländischer Wettbewerber notwendig, geltendes Recht kontinuierlich zu aktualisieren und zu modernisieren. Es werden Vereinfachungen angestrebt, die den Sicherheitsaspekten nicht widersprechen.

Die Voraussetzungen für das Führen von Sportbooten auf See- bzw. auf Binnenwasserstraßen sind beispielsweise so unterschiedlich, dass sie verschiedene Ausbildungs- und Prüfungsgänge erfordern. Das Angebot freiwilliger Weiterbildungsmaßnahmen soll dazu beitragen, das praktische und theoretische Wissen der Bootsführer auf einem aktuellen Stand zu halten.

Auf geeigneten Gewässern ist verstärkt die führerscheinfreie Führung von Hausbooten zugelassen worden. Diese Ausweitung der Charterscheinregelung wurde nach dem erfolgreichen Abschluss der Pilotprojekte auf der Müritz und anderen Gewässern in den neuen Bundesländern sowie auf der Lahn und im Saarland zügig umgesetzt. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung prüft regelmäßig Anträge, die zu einer weiteren Freigabe von Binnengewässern zur Nutzung mit führerscheinfreien Hausbooten gestellt werden.

Die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstags in Goslar gilt es in die Entscheidungsfindung zur Aktualisierung und Modernisierung der Gesetze und Verordnungen einzubeziehen. Dies betrifft insbesondere die Verbesserung der Befähigung der Bootsführer durch eine reformierte Ausbildung, die Zusammenführung der Rechtsvorschriften und die Stärkung der Eigenverantwortung durch verbesserte Informationen. Die zielgerichtete Aktualisierung von Gesetzen bedarf einer klaren Datengrundlage in Form einer Unfallstatistik, in der Unfälle mit Sportbooten gesondert aufgeführt werden. Diese Datengrundlage gibt es bisher nicht.

Weiter besteht Handlungsbedarf bei der derzeitigen Erarbeitung einer Trinkwasserverordnung aus Kleinanlagen und nicht ortsfesten Anlagen (DIN 2001) um zu vermeiden,



dass Vercharterer von Booten für die gesamte Dauer einer Bootsvermietung für die Qualität des Trinkwassers an Bord verantwortlich sind. Der Vermieter des Bootes kann während der Zeit der Vercharterung nur bedingt Einfluss auf die Qualität des Trinkwassers an Bord nehmen.

Durch die Auslastung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist nicht immer gesichert, dass Bootszeugnisse rasch (beispielsweise zu Saisonbeginn) ausgestellt werden können. Durch die Zulassung zertifizierter privater Besichtigter kann eine zügige Bearbeitung der Anträge gewährleistet werden.

Die Versorgung der Sportschifffahrt mit Treibstoff erfolgt über Wassertankstellen in den Yachthäfen und über Bunkerschiffe, die vorwiegend die gewerbliche Schifffahrt betanken. Nach dem Energiesteuergesetz (EnergieStG) vom 5. Juli 2006 ist die gewerbliche Schifffahrt mit steuerbegünstigtem (rot eingefärbtem Diesel) zu betanken. Aus Kostengründen verzichten viele Bunkerschiffe darauf, weiterhin zusätzlich versteuerten Dieselmotorkraftstoff für die Sportschifffahrt bereit zu stellen. Dadurch wird das notwendige, flächendeckende Netz an Betankungsstationen in einigen Regionen reduziert.

Übergeordnetes Ziel ist es, den Wassertourismus und den Wassersport unter Beachtung der Sicherheitserfordernisse attraktiver zu machen, indem nicht mehr zeitgemäße Regeln angepasst oder aufgehoben werden. Bei der Erarbeitung neuer Vorschriften soll die Orientierung an der Praxis im Vordergrund stehen. Alle Fragen der notwendigen Infrastruktur und des gemeinsamen Marketings müssen zwischen Bund und Ländern koordiniert werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. gemeinsam mit Vereinen, Sport-, Wirtschafts- und Ausbildungsverbänden eine öffentlichkeitswirksame Kampagne zur Erhöhung des Sicherheitsbewusstseins in der Sportschifffahrt zu initiieren. Dazu ist das vorhandene Informationsmaterial zu überarbeiten und zusammenzufassen;
2. alle die Sportschifffahrt betreffenden Gesetze und Verordnungen jeweils frühzeitig auf den Internetseiten des BMVBS unter der Rubrik Wassersport zu veröffentlichen;
3. der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen den Auftrag zu erteilen, gemeinsam und in Abstimmung mit den Ländern eine zentrale Unfalldatenbank zu

erstellen, in der die Unfälle mit Sportbooten gesondert erfasst werden;

4. bei der Erarbeitung der Trinkwasserverordnung DIN 2001 die besonderen Bedingungen bei der Vercharterung von Booten zu berücksichtigen;

5. durch die Zulassung privater Besichtigter die Wasser- und Schifffahrtsämter bei der Erteilung von Bootszeugnissen zu entlasten;

6. die Rechtsvorschriften über die Sport- und Freizeitschifffahrt im Seebereich zusammenzuführen;

7. Zulassungskriterien und Prüfungsinhalte für den Erwerb eines Sportbootführerscheins grundsätzlich zu überprüfen, um veränderten Anforderungen im Wassertourismusbereich gerecht zu werden. Dabei ist der Praxisanteil zu erhöhen, der theoretische Teil zu reduzieren. Die Prüfungsinhalte der unterschiedlichen Führerscheine sind besser aufeinander abzustimmen, damit gleichartige Prüfungsgegenstände gegeneinander anerkannt werden können. Die Fragenkataloge sind – wie bei den Fahrerlaubnisprüfungen im Straßenverkehr – im Multiple-Choice-Verfahren durchzuführen. Die Sport-, Wirtschafts- und Ausbildungsverbände sind entsprechend anzuhören;

8. die Einbeziehung des Sachkundenachweises für pyrotechnische Signalmittel in Form einer Einweisung in die Prüfungsinhalte für die amtlichen Sportbootführerscheine zu prüfen;

9. ein freiwilliges Weiterbildungsangebot der Ausbildungsstätten weiterhin zu unterstützen;

10. die Einführung einer Kennzeichnungspflicht im Seebereich analog zum Binnenbereich zu prüfen, wobei dem bürokratischen und finanziellen Aspekt große Bedeutung zuzumessen ist. Parallel ist die Flaggenzertifizierung durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie im Sinne einer Deregulierungsmöglichkeit in die Prüfung einzubeziehen;

11. eine Überprüfung der Fragenkataloge zum Erhalt der Funkzeugnisse vorzunehmen mit dem Ziel, den Inhalt auf für die Handhabung des Funkverkehrs notwendige Fragen zu begrenzen;



12. die bestehenden verbindlichen Ausrüstungsstandards zu überarbeiten, um klare und übersichtliche Vorgaben zu erzielen. Zusätzlich soll eine Informationskampagne, die gemeinsam mit den Verbänden vorbereitet und durchgeführt wird, die Einhaltung der freiwilligen Sicherheitsstandards fördern;

13. vor dem Hintergrund der durch das EnergieStG vom 5. Juli 2006 eingetretenen Änderung zu überprüfen, wie eine Versorgung der Sportboote mit Dieseltreibstoff in solchen Regionen erleichtert werden kann, in denen es zu unzumutbaren Versorgungsengpässen gekommen ist.

Die für die vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlichen Haushaltsmittel sind durch Umschichtung innerhalb der betroffenen Einzelpläne bereitzustellen.

Berlin, den
Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion
Dr. Peter Struck und Fraktion

Stellungnahme des Deutschen Segler-Verbandes:

Der Deutsche Segler-Verband begrüßt die parlamentarische Initiative, die wesentliche Anliegen der Wassersportverbände aufgreift und unterstützt die unter II. zusammengefassten Forderungen 1., 2., 4., 5., 6., 8., 9. und 13.

Bei der Forderung 3 (Auftrag zum Aufbau einer zentralen Unfalldatenbank) ist wichtig, näher zu definieren, was als „Unfall“ betrachtet wird. Vorgänge des Sportgeschehens, wie z.B. eine gekenterte Regattajolle sind keine „Verkehrsunfälle“. Zu Forderung 7 begrüßt der Deutsche Segler-Verband, dass die Sportverbände anzuhören sind. Der Forderung 10 (Einführung einer neuen Kennzeichnungspflicht im Seebereich analog der Kennzeichnungspflicht im Binnenbereich) wird erneut widersprochen. Dies ist weder erforderlich noch sinnvoll, weil es im Seebereich eine international einheitliche und weltweit gebräuchliche Kennzeichnung der Yachten mit Schiffname und Heimathafen gibt. Es gibt keinen Grund, deutsche Bootseigner zu „gläsernen Wassersportlern“ zu machen. Die von Wirtschaftsverbänden geforderten Marketingdaten können, wie in anderen Branchen auch, durch Marktstudien erhoben werden. Echte Sicherheits- oder gar Umweltprobleme, die ein Zwangsregister erfordern würden, sind in den zurückliegenden Jahrzehnten nicht bekannt

geworden. Wer Wassertourismus und Wassersport wirklich fördern und nicht zum seelenlosen Vorgang degradieren will, sollte im Übrigen akzeptieren, dass zum Segelsport auch eine Segelkultur gehört: Yachten haben Namen, nicht Nummern! Die Forderung 11 (Überprüfung der Fragenkataloge zum Erhalt der Funkzeugnisse) wird begrüßt. Dies ist auch in der Vergangenheit vom Deutschen Segler-Verband empfohlen und – in Teilbereichen – bereits erreicht worden. Die Forderung 12 (Überarbeitung der Ausrüstungsstandards) darf nicht zu gesetzlichen Verschärfungen führen. Einem erfolgreich funktionierenden System der Eigenverantwortung und der praktizierten Guten Seemannschaft ist der Vorzug vor neuen Reglementierungen zu geben.

Hamburg, 23. Mai 2007
DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

+

Erlebnisberichte von den Mitgliedern

unsere Bitte und Wunsch im Infoblatt 5

Zur großen Überraschung haben unsere Mitglieder unsere Bitte um einen Erlebnisbericht oder auch eine Revierbeschreibung mit Bildern befolgt, es kamen einige Berichte die wir in unsere Festzeitschrift aufnehmen werden, lasst Euch überraschen.

+

Unser VFS - Shop

Durch günstigeren Einkauf können wir den Vereinsstander jetzt für **7,00 €** abgeben.

Auch die Maße haben sich geändert er ist etwas größer geworden (35 x 22 cm) bisher (30 x 20 cm) .

Was haben wir im Angebot:

Stander Restbestand	30 x 20 cm	7,00 €
Stander neu	35 x 22 cm	7,00 €
Stander besonders groß	65 x 38 cm	20,00 €
Autoaufkleber breit oder schmal		1,50 €
Vereinsbrosche VFS - Stander		8,00 €
Vereinsnadel VFS - Stander z. Zt. vergriffen		
Vereinsbrosche Silber (ab 25 Jahre VFS - Mitgl.)		12,00 €



Brandschutz im Winterlager

Ist der Funke erst mal übergesprungen, entsteht schnell ein Großbrand. Damit es dazu nie kommt, muss der Brandschutz effektiv und das Verhalten im Ernstfall sachgerecht sein.

In Winterlagerhallen werden Motor- und Segelboote nicht nur untergebracht, sondern meistens auch instand gesetzt, repariert oder umgebaut. Das führt zu naher Lagerung und Nutzung diverser brandgefährlicher Materialien und Werkzeuge. Es kann zum Beispiel leicht passieren, dass jemand vormittags Schleifarbeiten an einem Holzboot ausführt, den Bereich anschließend nicht richtig säubert, und am Nachmittag an einem Boot nebenan geschweißt wird und die Funken beim Schweißen die Schleifrückstände entzünden. Zudem stehen in Winterlagerhallen die Boote meist sehr dicht zusammen, sodass bei einem Brand ein Übergreifen auf Nachbarlieger und im Zweifel auf die gesamte Halle höchst wahrscheinlich ist. Um einem solchen Szenario vorzubeugen, müssen sich alle Beteiligten an feste Brandschutzregeln halten, die sich aus folgenden Komponenten zusammensetzen:

Brandverhütung

- Gas-, Strom- und Kraftstoffleitungen auf Booten absperrern und sichern
- Brennbare Abfälle unverzüglich entsorgen
- Elektrische Geräte und Anlagen gemäß den Betriebsanleitungen betreiben

- Arbeiten an elektrischen Anlagen mit größter Sorgfalt durchführen
- Lagerung brennbarer Flüssigkeiten nur in dafür vorgesehenen Räumen oder Plätzen im Freien
- Die Menge brennbarer Stoffe am Arbeitsplatz auf das notwendige Minimum beschränken
- Feuerlösch- und Brandmeldeeinrichtungen nicht zustellen
- Bei Schweiß-, Löt- und Trennarbeiten für einen gesonderten Brandschutz sorgen (Bereitstellen von Feuerlöschern, Wassereimern und dergleichen)
- Beim Verlassen der Arbeitsstätte Batterien abklemmen und die Pole mit Schutzkappen sichern
- Beim Verlassen der Arbeitsstätte Gasflaschen schließen und sichern
- Farb- und Verdünnungsbehälter gut verschließen
- Putzlappen, die mit Lösungsmitteln getränkt sind, aus der Halle entfernen oder in geeignete Abfallbehälter (z.B. Metalleimer mit Metalldeckel) entsorgen

Flucht- und Rettungswege

- Vorhandene Flucht- und Rettungswege freihalten
- Aufstellflächen für die Feuerwehr beachten
- Schilder für Flucht- und Rettungswege gut sichtbar anbringen
- Flucht- und Rettungspläne erstellen

Melde- und Löscheinrichtungen



◦ Feuermelder, Meldestellen und Telefone nicht verstellen

◦ Wandhydranten, Feuerlöscher und Rettungsdecken in erreichbarer Nähe anbringen und nicht verstellen

Brand melden

Folgende Informationen sind für die Feuerwehr wichtig :

- Wer meldet?
- Was ist passiert?
- Wie viele sind verletzt?
- Wo ist was passiert?
- Warten auf Rückfragen!

Verhalten im Brandfall

- Ruhe bewahren!
- Brand telefonisch über den Notruf **112** melden
- Mitarbeiter warnen
- Gefahrenbereiche möglichst in gebückter Haltung sofort verlassen
- Wenn möglich, weitere Personen in Sicherheit bringen
- Brandrauch nicht einatmen
- Feuerwehr einweisen

Löschversuche unternehmen

- Löschversuche nur unternehmen, wenn die eigene Person oder andere dadurch nicht gefährdet werden
- Bei Löschversuchen Rückzugsweg freihalten
- Brennende Personen immer sofort ablöschen
- Das Retten von Booten im Brandfall ist auf jeden Fall zu unterlassen, weil das Einatmen des giftigen Rauches innerhalb von zwei bis drei Atemzügen zu Bewusstlosigkeit oder zum Tod führt

Autoren: Jens Völtz (Berufsfeuerwehr Bremen)
Dirk Hering (Berufsfeuerwehr Castrop-Rauxel)

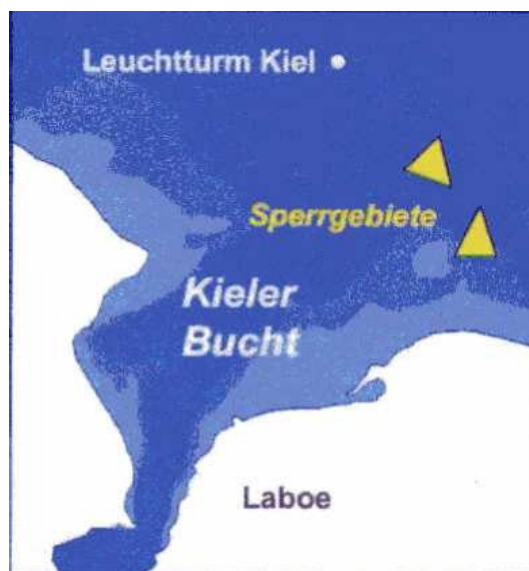
Mehr Informationen unter

www.kreuzerabteilung.org (siehe Info-Pool/Dokumentenübersicht/5517)

+ .

Kieler Bucht: Neues Sperrgebiet

Südöstlich des Leuchtturms Kiel wurden in der Kieler Bucht zwei neue Sperrgebiete eingerichtet. Untersuchungen der Deutschen Marine haben ergeben, dass der Grund der Ostsee in den betroffenen Bereichen erheblich mit Munition verunreinigt ist, die dort nach dem Ende des zweiten Weltkrieges „entsorgt“ worden war. Beide Sperrgebiete sind an den Ecken mit gelb-roten Tonnen bezeichnet. Ihre genauen Koordinaten gibt es im Internet unter www.elwis.de in der Bekanntmachung für Seefahrer (T) 68 / 07 des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck.



+



Auch in diesem Jahr schließen wir das **VFS Infoblatt** mit guten Wünschen für eine friedliche Weihnachtszeit einen Guten Rutsch ins neue Jahr und eine hoffentlich schöne Sonnenreiche neue Saison

2008