

Segeln Forum (Stand 03. Februar 2022)¹

Boot24 Networks GmbH
Holzbrücke 7
20459 Hamburg

Hinweise zum sicheren Befahren von Seegatten

Die Situation in den Seegatten ist geprägt durch ein komplexes Zusammenspiel von veränderlichen Einflussfaktoren (Strömung, Wind, Wassertiefe), deren Auswirkungen auf die Sportschifffahrt nicht mit einfachen Regeln beschrieben werden kann. Insofern kann das Befolgen vereinfachter Hinweise oder Verhaltensregeln weder eine Gefahrensituation mit Sicherheit ausschließen noch in jedem Falle objektiv notwendig sein. Jedoch lässt sich das Risiko für Gefahrensituationen und Unfälle beim Befahren von Seegatten durch Beachtung der folgenden Hinweise deutlich reduzieren.

Es wird empfohlen, von den folgenden Regeln nur dann abzuweichen, wenn der Schiffsführer durch vorhandenes Wissen über die Gegebenheiten und aufgrund persönlicher Erfahrung aus ähnlichen Situationen die Auswirkung dieser Abweichung überblicken, einschätzen und verantworten kann. Ein wenig erfahrener oder mit dem Revier nicht vertrauter Schiffsführer sollte die nachfolgenden Hinweise strikt befolgen.

Diese Hinweise beziehen sich auf Seegatten in der Deutschen Bucht, insbesondere zwischen den ostfriesischen Inseln, lassen sich aber auch in ähnlicher Weise auf Seegatten an der Schleswig-Holsteinischen Westküste oder generell auf flache Flussmündungen oder Engstellen übertragen.

1 Ein Seegatt wird möglichst bei steigender Tide nahe Hochwasser (HW) befahren (2h vor HW bis HW). Als maximales Zeitfenster sollte 3 h vor HW bis 1 h nach HW gelten. Die Zeitfenster setzt voraus, dass die Kenntnis der Wassertiefen und der erwarteten Wellenhöhen genügend Sicherheit dafür bieten, dass die Wassertiefe während dieser Zeit ausreichend für den Tiefgang des Schiffes ist.

2 Ein Seegatt wird ab Windstärke Beaufort (Bft) 5 nicht befahren. Dieses beinhaltet nicht, dass ein Befahren bis Bft 4 grundsätzlich sicher ist, da sich je nach den örtlichen Gegebenheiten oder Seegängigkeit, Motorisierung des Schiffes oder Erfahrungen des Schiffsführers auch dabei gefährliche Situation ergeben können. Einige spezielle Situationen werden im folgenden beschrieben.

3 Die Konstellation "Wind gegen Strom" kann generell und speziell im Seegatt zu sehr gefährlicher Wellenbildung führen, daher wird ein Seegatt ab Bft 4 nicht befahren, wenn eine deutliche Strömung entgegen der Windrichtung auftritt. Von einer deutlichen Strömung ist außerhalb des Zeitfensters 0,5 h um HW auszugehen. Von "Wind gegen Strom" ist auszugehen, wenn die Windrichtung der Strömungsrichtung direkt oder im Bereich von ± 45 entgegengesetzt ist.

¹ <https://www.segeln-forum.de/thread/81245-hinweise-zum-sicheren-befahren-von-seegatten/?pageNo=1>.

4 Eine vorhandene Restdünung kann sich in einem Seegatt auch bei moderaten Windbedingungen zu gefährlichem Seegang aufbauen bzw. zu Grundseen führen. Daher wird ein Seegatt ab Bft 4 nicht befahren, wenn aufgrund eines Starkwindereignisses oder Sturms eine deutliche Restdünung zu erwarten ist. Davon ist an der deutschen Küste innerhalb von 24 Stunden nach einem mehrstündigem Auftreten von Bft 7 oder mehr aus westlichen oder nördlichen Richtungen auszugehen. Bei ausgeprägten Sturmereignissen kann auch eine längere Wartezeit notwendig sein.

5 Die Kombination mehrerer der vorgenannten Faktoren kann dazu führen, dass das Befahren eines Seegatts bereits bei geringeren Windgeschwindigkeiten Gefahren birgt und unterlassen werden sollte.

6 Ein Seegatt wird bei Dunkelheit oder schwierigen Sichtverhältnissen nicht befahren.

7 Bei dem Befahren von Seegatten ist das durch die Fahrwassertonnen bezeichnete Fahrwasser einzuhalten und insbesondere die Kennzeichnung von Hindernissen wie bei HW unter der Wasseroberfläche verlaufende Buhnen zu beachten (z.B. Buhne H im Seegatt Wangerooge). Bei der seewärtigen Ansteuerung von Seegatten ist immer zunächst die Ansteuerungstonne anzufahren und sind die weiteren Tonnen zu lokalisieren. Da die Verhältnisse und Betonung im Seegat auch kurzfristig starken Veränderungen unterliegen können, sollte der Schiffsführer Informationen zu der Aktualität der Seekarten und der Betonung anhand von Diensten wie "Nachrichten für Seefahrer" oder "ELWiS" einholen. Bei Abweichungen der Karten zu der Betonung ist die Betonung als richtig anzusehen. Wenn sich allerdings die tatsächlichen Verhältnisse im Seegatt so verändert haben, dass die Betonung nicht mehr das tatsächlich nutzbare Fahrwasser bezeichnet, kann der Betonung nicht sicher gefolgt werden, daher sollte in einem solchen Fall das Seegatt nicht befahren werden. Solche Situationen könnten sich beispielsweise nach Sturmereignissen ergeben, wenn sich Sände verlagert haben, und wären nur durch Erfahrungen und entsprechend geschulte Beobachtungen zu erkennen. Daher sollten vor Befahren eines Seegatts Auskünfte bei Revierkundigen, eingelaufenen Schiffen, Hafenmeister u.a. eingeholt werden, ob es Hinweise darauf gibt, dass das Fahrwasser aktuell nicht richtig durch die Betonung bezeichnet ist.

8 Durch Beobachten des Seegangs an der Ansteuertonne sowie der Bewegungen der weiteren Fahrwassertonnen kann es möglich sein, die Seegangsverhältnisse im Seegatt einzuschätzen. Weiterhin ist davon auszugehen, dass die Seegangsverhältnisse an der flachsten Stelle (Barre) gröber sind als an der Ansteuertonne und bei der wattseitigen Einfahrt in das Seegat (Engstelle zwischen den Inseln). Daher sollte in Fällen, in denen sich bei der Anfahrt auf ein Seegatt an diesen Stellen aufgrund des vorhandenen Seegangs Zweifel an der Sicherheit ergeben, sofort umgekehrt werden, wenn dieses möglich ist.

9 Bei dem Befahren eines Seegatts seewärts ist stets die Rückkehr zu bedenken. Wenn eine Rückkehr durch ein Seegatt geplant ist, sind also alle vorgenannten Bedingungen für die Zeit und den Ort der Rückkehr einzuschätzen und zu beachten.

10 Wenn sich aufgrund der Bedingungen ein Befahren der Seegatten in Richtung Watt als unmöglich darstellt, dann sollte stattdessen eine Flussmündung mit großer

Wassertiefe (z.B. Jade) oder Helgoland angelaufen werden. Auch in Flussmündungen kann sich bei höheren Windstärken bei "Wind gegen Strom" gefährlicher Seegang aufbauen, aber in der Regel weniger extrem ausgeprägt und besser kalkulierbar als in Seegatten. Bei der Einfahrt in die Jade bildet sich erfahrungsgemäß in der Nähe von Bühne A/B bei Minsener Oog unter solchen Bedingungen ein relativ starker Seegang aus, so dass an dieser Stelle das tiefe Fahrwasser vorzuziehen ist.

11 Ein Segelboot sollte ein Seegatt unter Segel nur dann bzw. nur solange unter Segel anlaufen, wie aufgrund der Windrichtung ausreichend Raum nach Lee vorhanden ist, um dem betonnten Fahrwasser zu folgen. Ab Bft 4 sollte bei achterlichen Windrichtungen das Großsegel geborgen und nur unter Vorsegel gefahren werden, um das Risiko von Patenthalsen im Seegatt zu vermeiden. Der Motor ist laufend oder in einem Zustand zu halten, der jederzeit einen sofortigen Start erlaubt.

12 Bei dem Befahren eines Seegatts sind alle sicherheitsrelevanten Aspekte der Seemannschaft strikt zu beachten. Insbesondere sind Sicherungswesten zu tragen und die Seeventile sowie Luken und Fenster von Kajüte zu schließen. Bei deutlichem Seegang kann das Tragen eines Lifebelts notwendig sein, da überraschend auch einzelne Brecher mit deutlich größerer Wellenhöhe auftreten und das Cockpit überspülen können. Das vorherige Einholen von Wettervorhersagen und, soweit verfügbar, das Abhören des Revierfunks (Lagemeldung) gehört zu einer verantwortungsvollen Vorbereitung. Hingegen sind Seegangsvorhersagen in der Regel nicht geeignet, um die Bedingungen in den Seegatten einzuschätzen und können auch für die Einschätzung des Seegangs oder der Restdünung auf freier See irreführend sein.

13 Grundsätzlich und besonders für das Befahren von Seegatten ist das Vorhalten einer Möglichkeit der Seenot-Alarmierung mit der Übermittlung der Position (und ggf. weiterer Informationen) zu empfehlen. Wenn keine speziell dafür vorgesehenen technischen Vorrichtungen an Bord sind, kann in Küstennähe mit Mobilfunkempfang auch die App "SafeTRX" der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGZRS) ein guter Ersatz sein. Es ist zu empfehlen, dass die App auf einem für alle Crewmitglieder zugänglichen Smartphone mit GPS- und Internet-Empfang oder von mehreren Crewmitgliedern auf ihrem persönlichen Smartphone installiert und in Betrieb ist. Dazu sollten die nötigen Informationen zu dem Schiff hinterlegt werden, insbesondere die aktuelle Anzahl der Crewmitglieder richtig eingegeben und der Fahrtweg aufgezeichnet werden. Im Falle einer Alarmierung bei bestehender Internetverbindung kann die Seenotrettung auf die aufgezeichneten Positionsdaten und hinterlegten Informationen zum Boot und seiner Besatzung zurückgreifen. Grundsätzlich sollten auch alle Crewmitglieder über die an der deutschen Nordseeküste in den Mobilfunknetzen eingerichtete Seenot-Rufnummer 124 124 informiert sein, die im Notfall und auch bei unzureichender Internet-Verbindung von jedem Mobiltelefon (ohne Vorwahl) gewählt werden kann.