

## Teil 4/Part 4 Mitteilungen/Notifications

### \* DE. Ostsee. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten

a)	Putlos	Zeit/Schedule	b)	Todendorf	Zeit/Schedule
	03.04.2017	09:00–17:00		03.04.2017	09:00–17:00
	04.04.2017	09:00–17:00		04.04.2017	09:00–17:00
	05.04.2017	12:00–23:30		05.04.2017	09:00–17:00
	06.04.2017	12:00–23:30		06.04.2017	09:00–17:00
	Kein weiterer Schießbetrieb bis 24.04.2017			07.04.2017	09:00–12:30
	<i>No further firing practices until 24.04.2017</i>			Kein weiterer Schießbetrieb bis 22.04.2017	
				<i>No further firing practices until 22.04.2017</i>	

Die Schießzeiten sind ohne Gewähr. Maßgebend sind die Signale auf den Signalstellen (s. Krt.) und auf den Sicherungsfahrzeugen. Das Warnggebiet auf See ist zu den oben genannten Schießzeiten gefährdet. Das Befahren ist gemäß Verordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warnggebiete an der schleswig-holsteinischen Ost- und Westküste und im Nord-Ostsee-Kanal vom 1. Juni 2012 (BAnz. AT 11.06.2012 V1), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. April 2013 (BAnz. AT 15.04.2013 V1) **verboten**. Es finden auch außerhalb dieser festgesetzten Schießzeiten Übungen statt, bei denen Leucht- und Signalmunition, außer Signal rot, verschossen wird.

Das Gefahrenggebiet (bezeichnet durch die Leuchtonnen H 1 bis H 3) außerhalb der Warnggebiete ist während der Schießzeiten möglichst zu meiden und kann nach vorheriger Absprache mit der Bundeswehr befahren werden.

Die Küstenfunkstelle **Todendorf Naval** verbreitet von Montag bis Freitag jeweils 07:30, 11:00 und 15:30 Uhr, in Ausnahmefällen am Sonnabend 07:30 und 11:00 Uhr, eine Lagemeldung auf UKW-Kanal 11 zu den aktuellen Gefahrenbereichen für den Schießbetrieb.

Die Lagemeldung wird 5 Minuten zuvor auf UKW-Kanal 16 angekündigt.

### \* DE. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Firing exercises

*The schedule is not guaranteed.*

*The signals shown at signal stations (see chart) and on control vessels prevail.*

*Navigation in the caution area during the above firing times is dangerous. Navigation is **prohibited** under the relevant shipping ordinance on safety measures in exercise areas off the coast of Schleswig-Holstein, dated 1 June 2012, (Federal Legal Gazette, 11.06.2012), last amended by the Ordinance of 8 April 2013 (Federal Legal Gazette, 15.04.2013). Exercises including use of illuminating and signalling ammunition, except red signals, also take place outside scheduled times.*

*The danger area (marked by light-buoys H 1 to H 3) outside the caution areas should be avoided during firing exercises but vessels may pass through after permission has been granted by the Bundeswehr.*

*The coast radio station **Todendorf Naval** transmits updated situation broadcasts concerning the danger area from Monday through Friday at 0730, 1100 and 1530, in exceptional cases also on Saturday at 0730 and 1100, on VHF channel 11.*

*The situation broadcast will be announced 5 minutes in advance on VHF channel 16.*

(WSA Lübeck 25/17) 12/17

**\* DE. Ostsee. Kieler Bucht. Hörnbrücke. Öffnungszeiten**

(Mitteilung im NfS-Heft 44/16 aufgehoben)  
54° 18,90' N 010° 08,15' E

Montag – Freitag <i>Monday – Friday</i>	Sonnabend / Sonn- und Feiertage <i>Saturday, Sunday and Holidays</i>
6:20– 6:35	9:10– 9:25
10:45–11:00	9:55– 10:10
15:00–15:15	10:45–11:00
16:00–16:15*	15:00–15:15
16:40–16:55	16:00–16:15*
18:05–18:20	16:40–16:55
19:30–19:45	18:00–18:15
20:55–21:10	19:20–19:35

\* nur bei Bedarf für Museumshafen

Die Zeiten gelten ab sofort bis 7. Mai 2017.  
Fahrzeuge müssen sich 20 Minuten vor der beabsichtigten Passage unter Telefon +49 (0) 4 31 5 94 12 63 anmelden.

**\* DE. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hörnbrücke. Bridge openings**

(Notification in NfS issue 44/16 cancelled)  
54° 18,90' N 010° 08,15' E

\* only on demand for museum port

The times are valid from now until 7 May 2017.  
Vessels have to call by phone +49 (0) 4 31 5 94 12 63 20 minutes before intended passage.

(WSA Lübeck 28/17) 12/17

**\* DE. Ostsee. Mecklenburg-Vorpommern. Brückenöffnungszeiten**

(Mitteilungen in NfS-Heften 11/2016 und 02/2017 aufgehoben)

Alle Brücken werden nur bei Bedarf für ca. 15 Minuten geöffnet.

Aufforderungssignal zum Öffnen sind zwei lange Töne (— —).

Sportboote müssen sich 10 Minuten vor den Zeiten in Leitwerksnähe aufhalten.

Ab sofort gelten bis auf Widerruf folgende Brückenöffnungszeiten.

**\* DE. Baltic Sea. Mecklenburg-Western Pomerania. Bridge openings**

(Notifications in NfS issues 11/2016 and 02/2017 cancelled)

All bridges will be opened only on demand and will stay open for about 15 minutes.

The signal to request bridge opening is two long blasts (— —).

Small craft must be near the bridge entrance 10 minutes before the bridge opens.

The schedule for bridge opening times is valid from now until cancellation.

Datum/ Date	Öffnungszeit/ Opening Time	Bemerkung	Remark
<b>Ziegelgrabenbrücke (54° 19' N 013° 07' E)</b>			
	Täglich/Daily 05:20, 08:20, 12:20, 15:20, 17:20, 21:30		
<b>Peenebrücke Wolgast (54° 03' N 013° 47' E)</b>			
Bis zum/up to 08.10.2017	Täglich/Daily 05:45, 7:45, 12:45, 17:45, 20:45, 23:45*	* nur vom 14. Mai bis 3. Oktober 2017 und nur für die Berufsschiff- fahrt, wenn bis 20:30 Uhr eine Anmeldung erfolgt.	* only from 14 May until 3 October 2017 for commercial ships and only on request not later than 2030 hours
09.10.2017 bis auf Widerruf/ until further notice	Täglich/Daily 05:45, 8:45, 12:45, 17:45, 20:45**	** nur für die Berufsschiffahrt und vom 1. November 2017 bis 31. März 2018 nur, wenn bis 17:30 Uhr eine Anmeldung er- folgt.  Alle Anmeldungen unter Telefon +49 (0) 38 36 232 44 58 oder +49 (0) 1 75 57 73 610.	** only for commercial ships and from 1 November 2017 until 31 March 2018 only on request not later than 1730 hours.  For all requests call phone +49 (0) 38 36 232 44 58 or +49 (0) 1 75 57 73 610.

Datum/ Date	Öffnungszeit/ Opening Time	Bemerkung	Remark
<b>Strassenbrücke Zecherin (53° 52' N 013° 50' E)</b>			
bis auf Widerruf/ until further notice	Täglich/Daily 05:45*, 08:45, 12:45, 16:45*, 20:45*	* Bis zum 31.03.2017 und 01.10.2017–31.03.2018 keine Öffnungen um 05:45 und 20:45 und Öffnung um 16:45 Uhr nur möglich, wenn bis 15:00 Uhr eine Anmeldung erfolgt.  Alle Anmeldungen unter Telefon +49 (0) 3 83 72 7 08 38 oder +49 (0) 1 75 57 73 609.	* up to 31.03.2017 and 01.10.2017–31.03.2018: no openings at 0545 and 2045 and the opening at 1645 is only on request to be made not later than 1500 hours.  For all requests call phone +49 (0) 3 83 72 7 08 38 or +49 (0) 1 75 57 73 609.
<b>Meiningenbrücke bei/near Zingst (54° 25' N 012° 40' E)</b>			
Bis zum/up to 02.04.2017 und/and 30.10.2017 bis auf Widerruf/ until further notice	10:30*	* nur Dienstag, auf Antrag 24 Stunden zuvor unter +49 (0) 3 83 21 417 auch am Donnerstag, ab 30.10.2017 keine Öffnungen zu Feiertagen.	* only on Tuesday, on request 2400 hours in advance by phone +49 (0) 3 83 21 417 also Thursday, from 30.10.2017 no openings at holidays.
03.04.– 29.10.2017	Täglich/Daily 07:45**, 09:45, 17:45, 20:00**	** nur bis 17.09.2017	** only until 17.09.2017
<b>Wiecker Klappbrücke (Bascule bridge Wiek) (54° 06' N 013° 27' E)</b>			
Bis zum/up to 02.04.2017 und/and 20.11.–20.12.2017	Montag bis Freitag/ Monday to Friday 09:00, 11:00, 13:00, 15:00	nur auf vorherige Anmeldung unter: Telefon +49 (0) 3834 853629-33 oder -34 oder -35 oder E-Mail an: hafenamt@greifswald.de. Die Anmeldung hat zu erfolgen: für den Montag am selben Tag in der Zeit von 07:00–08:00 Uhr für alle übrigen Tage am Vortag in der Zeit von 08:00–12:00 Uhr.	only on request by: phone +49 (0) 3 3834 853629-33 or -34 or -35 or e-mail to: hafenamt@greifswald.de.  The request is to be made for Monday on the same day between 0700 and 0800, for all other days on the before day between 0800 and 1200.
03.04.–30.04.2017 und/and 09.10.–19.11.2017	Täglich/Daily 09:00, 11:00, 13:00, 15:00, 17:00*	* nur bis 29.10.2017	* only until 29.10.2017
01.05.– 08.10.2017	Täglich/Daily 09:00, 10:00, 11:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00, 18:00, 19:00, 20:00**	** nur bis 03.09.2017	** only until 03.09.2017
21.12.–31.12.2017		keine Brückenöffnung	no bridge openings

(WSA Stralsund 29(T)/17) 12/17

★ **DE. Nordsee. Zeitweilige Messgeräte**

(Mitteilung im NfS-Heft 07/2017 aufgehoben)

Zahlreiche Messgeräte liegen zeitweilig in den Küstengewässern und der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands aus.

Die Tabelle weist auf die diesbezüglichen, gültigen Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) der zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSÄ) hin. Die Bekanntmachungen enthalten weitere Angaben zu Anzahl der Messstellen, deren genaue geographische Lage, den betroffenen Karten, der voraussichtlichen Dauer und besondere Bemerkungen.

Die Messgeräte sind mit gelben Tonnen oder Leuchtonnen bezeichnet und in sicherem Abstand (mindestens 2 Kabel) zu passieren. Die Karte mit dem besten Maßstab ist berücksichtigt.

Weitere Angaben zu Messgeräten siehe IHO Circular Letter 30/2000 und Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

Die Tabelle ist auf folgender BSH-Webseite online:

[http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Nautische\\_Warnnachrichten/Messgeraete/index.jsp](http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Nautische_Warnnachrichten/Messgeraete/index.jsp)

★ **DE. North Sea. Temporary measuring instruments**

(Notification in NfS issue 07/2017 cancelled)

Numerous measuring instruments are established temporarily in the German coastal waters and Exclusive Economic Zone.

The table below lists currently valid notifications (BfS) of the Waterways and Shipping Boards (WSA). The notifications contain additional details concerning the number of measuring points, their geographic position, charts affected, expected duration, and special notes.

The measuring instruments are marked either by yellow buoys or by yellow light-buoys and have to be passed at a safe distance (at least 2 cables). The most convenient chart is quoted.

For additional information about the measuring instruments, please refer to IHO Circular Letter 30/2000 and Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

The table is available online on the BSH's following internet page:

[http://www.bsh.de/en/Maritime\\_shipping/Commercial\\_shipping/Navigational\\_warnings/measuring\\_instruments\\_/index.jsp](http://www.bsh.de/en/Maritime_shipping/Commercial_shipping/Navigational_warnings/measuring_instruments_/index.jsp)

WSA mit BFS-Nummer	Datum	Seegebiet	Karten	Bemerkungen
WSA with BfS No.	Date	Sea area	Charts	Remarks
WSA Cuxhaven 35(T)/17	14.03.2017	Deutsche Bucht	50	neu/new
WSA Cuxhaven 27(T)/17	06.02.2017	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 26(T)/17	06.02.2017	Deutsche Bucht	50	
WSA Tönning 4(T)/17	05.01.2017	Deutsche Bucht	50, 103	
WSA Tönning 118(T)/16	15.07.2016	Rochelsteert	105, 106	
WSA Tönning 117(T)/16	15.07.2016	Meldorfer Bucht	105	
WSA Tönning 116(T)/16	15.07.2016	Sylt	108	
WSA Tönning 115(T)/16	15.07.2016	Sylt	108	
WSA Cuxhaven 49(T)/16	05.04.2016	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 112(T)/15	24.11.2015	Deutsche Bucht	50	
WSA Emden 24(T)/14	03.03.2014	Deutsche Bucht	90	
WSA Tönning 4/14	17.01.2014	Helgoland	88	
WSA Cuxhaven 28(T)/17	aufgehoben/cancelled			

(WSA Cuxhaven 35(T)/17) 12/17

**\* DE. BSU. Veröffentlichung Untersuchungsbericht Nr. 470/15**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 07/2017)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat am 23. Februar 2017 den Untersuchungsbericht Nr. 470/15 veröffentlicht.

Am 3. Dezember 2015 um 18:23 Uhr kollidierte das in Ballast unter Antigua & Barbuda Flagge mit ablaufend Wasser fahrende Stückgutschiff EMSMOON mit der Eisenbahnbrücke (Friesenbrücke) in Weener/Ems bei guten Sichtweiten und S-lichen Winden um 3–4 Bft. Dabei wurde die Klappbrücke komplett zerstört. Am Schiff traten im Bugbereich nur geringfügige Schäden auf. Der Zug zwischen Weener und Leer konnte am 700 m entfernten Vorsignal 3 min vor der Kollision rechtzeitig gestoppt werden. Es wurde niemand verletzt und es traten keine Schadstoffe aus.

Die Reiseplanung mit dem derzeit angewendeten Verfahren und mit der vorhandenen technischen Ausrüstung ist sowohl schiffs- als auch landseitig unzuverlässig und funktioniert nur über den UKW Sprechfunkverkehr, der bei diesem Unfall eine wesentliche Schwachstelle darstellte. Deshalb hat die BSU umfangreiche Sicherheitsempfehlungen an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), die Reederei und Schiffsbesatzung sowie die Lotsenbrüderschaft herausgegeben.

Es wurden die Vereinbarungen zwischen der WSV und Deutscher Bahn AG bemängelt, die durch Verfahrensanweisungen ersetzt werden sollten, in denen klare Prozeduren im UKW Sprechfunkverkehr über den Status der Brücke sowie der Stellung der Signale enthalten sind. Es wird weiter empfohlen, feste Vorsignale am Rand des Fahrwassers zu installieren und die Lotsen in Echtzeit auf ihren mobilen Computern über die Brückensignale zu informieren.

Das Informationssystem der Verkehrszentrale Emden sollte so anzupassen sein, dass in einer großmaßstäbigen elektronischen Karte eingezeichnete Bauwerke und Brückensignale eingetragen und überwacht werden können. Außerdem sollten die Wartepplätze zwischen Papenburg und Emden fortlaufend ausgebaggert werden.

Die Tragweiten der Brücken- und Schleusensignale unter Berücksichtigung von Störlichtern sollten veröffentlicht und die Beleuchtung der Brücken verbessert werden. Die verantwortlichen Wachoffiziere sollten nur in kurzen Phasen dem Lotsen die Ruder- und Kommandoelemente auf der Ems überlassen. Ggf. müsste in besonderen Situationen und abhängig von der Brückenausrüstung der Schiffe ein zweiter Lotse angefordert werden.

Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen – wie alle bisherigen Berichte im Internet unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) einzusehen bzw. herunterzuladen.

**\* DE. BSU. Investigation Report No. 470/15**

(Last report see NfS issue 07/2017)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) published the investigation report 470/15 on 23 February 2017.

At 1823 on 3 December 2015 the general cargo ship EMSMOON, flying the flag of Antigua and Barbuda, sailing in ballast and with the ebb tide, collided with the bascule bridge (Friesenbrücke) in Weener/Ems. Visibility was good, and southerly winds of 3–4 Bft prevailed. As a consequence of the collision, the bascule bridge was completely destroyed. The ship only sustained minor damages in the area of the bow. The train running between Weener and Leer could be stopped on time 3 minutes before the collision at the warning signal located in a distance of 700 m. Nobody was injured, and no environmental pollution occurred.

The passage plan carried out with the current applied approach and the available technical shipboard and shore based equipment is unreliable and does only work through the VHF radio communication. This communication constituted a crucial vulnerability during the accident. Therefore the BSU issued extensive safety recommendations addressed to the Waterways and Shipping Administration (WSV), the ship's operator and the ship's crew as well as the pilots association.

The arrangement of the WSV and the Deutsche Bahn AG (German rail) was objected. The arrangement ought to be replaced by procedural requirements including clear procedures in the VHF radio communication with respect to the status of the bridge and the position of the signals. Moreover, it is recommended, to install firm warning signals at the edge of the fairway and inform the pilots in real time of the bridge signals on their portable computers.

The information system of the VTS Emden should be adjusted in a way that constructions and bridge signals plotted in a large scale electronic chart can be plotted and monitored. Furthermore, the waiting places between Papenburg and Emden should be consecutively dredged.

The range of the bridges and lock signals should be published by taking into account the disturbing lights and the illumination of the bridge should be improved. The responsible watch officers should only leave the helm and control elements to the pilot for a short period of time while sailing on the Ems. If the situation and the bridge equipment of the ship require this, a second pilot will have to be requested.

Upon request the report will be forwarded. Alternatively this report – as well as all previous reports – is available on the website [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) and can be downloaded.

(BSU 470/15) 12/17