



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Sicherheit auf dem Wasser

Wichtige Regeln und Tipps für Wassersportler



Impressum

Herausgeber:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

Telefon: (0 30) 18 300 - 0

Fax: (0 30) 18 300 - 1942

Gestaltung: **BLOCK DESIGN**, Berlin

Druck: **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie**

Stand: 15. März 2008

Bildnachweise: **Klaus Andrews**, Hamburg: Seiten 1, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 16 (1), 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26, 42 (1), 43, 47, 48, 53, 54 und 57. Die Abbildungen auf den Seiten 16 (2, 3) und 50 sowie die Vorlagen für die Erstellung der Grafiken „Einpickpunkte“ auf Seite 48 wurden mit besonders freundlicher Genehmigung der Firma **Bernhardt Apparatebau GmbH & Co.**, Holm, verwendet. Die Grafiken auf den Seiten 30 bis 35, die Karte auf der Seite 37 und die Abbildung auf Seite 38 (1) wurden vom **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie** zur Verfügung gestellt. Die Vorlagen für die Bearbeitung bzw. Erstellung der auf der Seite 58 enthaltenen Grafiken sind mit freundlicher Genehmigung der **Delius Klasing Verlag GmbH**, Bielefeld, aus dem Werk Graf/Steinicke „Der amtliche Sportbootführerschein See“, 14. Auflage, entnommen worden. Die Karte auf Seite 55 mit den SAR-Stationen wurde von der **Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG)** bereitgestellt. Die Vorlagen für die Erstellung der Grafiken auf Seite 51 sowie die Abbildungen auf Seite 52 wurden vom **Deutschen Roten Kreuz, Generalsekretariat Berlin**, zur Verfügung gestellt. **Aufwind-Luftbilder/VISUM**: 27 (1), 38 (2). **Blickwinkel/McPHOTO**: 40 (2), 41. **Caro/Korth**: 42 (2). **Michael Dietrich/alimdi.net**: 45 (1). **Peter Frischmuth/argus**: 29 (1). **LOOK-foto**: 40 (1). **OKAPIA KG**: 29 (2). **Picture-Alliance**: 30 (1). **Schapowalow/Huber**: 27 (2). **Wolfgang Steche/ VISUM**: 45 (2). **Stockmaritime/Beate Zoell**: 30 (2). **vario images**: 46. **Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg**, Fachstelle Geoinformation Süd: Seiten 71 und 72.

Karte der Bundeswasserstraßen: **Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg**. Vertrieb: Drucksachenstelle der WSV bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Postfach 63 07, 30063 Hannover.

Die **Inhalte der Broschüre** wurden mit größter Sorgfalt im Zeitpunkt der Herausgabe erstellt. Für die Fortdauer der Aktualität der in dieser Broschüre dargestellten Inhalte kann jedoch keine Gewähr übernommen werden. Wenn und soweit Änderungen erforderlich sind, um die Aktualität der sicherheitsrelevanten Regelungen zu gewährleisten, wird empfohlen, vor dem Nachdruck oder einer Neuauflage eine Vereinbarung mit dem Herausgeber über ggf. notwendige Änderungen zu treffen.

Textnachdruck – mit Quellenangabe – ist gestattet.

Belegexemplar erwünscht.

Diese Druckschrift wird im Rahmen der **Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** kostenlos herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlbewerbern oder Wahlhelfern während des Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Europa-, Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist besonders die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Bundesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.



Liebe Wassersportfreunde!

10.000 km Bundes- und Landeswasserstraßen machen Deutschland zu einem hochinteressanten Wassersportrevier in Europa. Dies drückt sich insbesondere in der zunehmenden Zahl von Sportbooten auf unseren Seen, Flüssen und entlang der Meeresküsten in Nord- und Ostsee aus.

Gegenseitige Rücksichtnahme, ein faires Miteinander und die Einhaltung der einschlägigen Regeln helfen dabei, Interessenkonflikte zu vermeiden und ein hohes Maß an Sicherheit zu gewährleisten.

Damit Sie die Faszination des Wassersports unbeschwert genießen können, sind in dieser Broschüre die wichtigsten Informationen zum Thema „Sicherheit“ zusammengestellt. Sie wird Ihnen helfen, im Sinne Guter Seemannschaft die richtigen Entscheidungen zu treffen, egal ob Sie Einsteiger oder ambitionierter Fortgeschrittener sind.

Sie enthält darüber hinaus auch einige Ratschläge zum Schutz der Pflanzen und der Tierwelt in unseren Gewässern, die ich Ihnen besonders als Herz lege. Denn der Wassersport steht heute auch verstärkt im umweltpolitischen Blickfeld.

Ich wünsche Ihnen, Ihren Angehörigen und Freunden viele schöne und vor allem unfallfreie Stunden an und auf unseren Wasserstraßen, allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Wolfgang Tiefensee'. The signature is fluid and cursive, with a prominent loop at the end.

Wolfgang Tiefensee
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Inhaltsverzeichnis

1. Das Wichtigste	7		
Binnen- und Seeschifffahrtsstraßen	7	Befahren von Seeschifffahrtsstraßen	31
Fairness und Gute Seemannschaft auf dem Wasser	7	Fahrregeln auf Seeschifffahrtsstraßen	36
Führerscheine	8, 11	Ruhender Verkehr	38
Charterbescheinigung	10, 11	Befahrensverbote	38
Funkzeugnisse	11	Sperr- und Warngelände	38
Schwimmen	13	Sportschifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal	39
Bekleidung	14	Segel- und Kitesurfen, Wasserski, Wassermotorräder, Drachen- und Fallschirmfliegen (Parasailing)	40
Kinder an Bord	14		
Hände weg vom Alkohol	14	5. Unterwegs	43
Helfen ist Pflicht	14	Funk, Flaggen und Signale	43
		Aufmerksamkeit und Kontrolle	44
2. Das Boot	15	Rücksicht gegenüber Anderen	45
Ausrüstung	15	Verhalten in besonderen Verkehrssituationen auf den Seeschifffahrtsstraßen	46
Automatisches Schiffsidentifikationssystem (AIS)	16	Sichere Geschwindigkeit	47
Rettungswesten und Rettungsflöße	17	Verhalten bei Sturm	48
Pyrotechnische Signalmittel	18		
Registrierung/Zulassung und Kennzeichnung	19	6. Naturschutz	49
Kennzeichnung von Sportbooten im Bereich der Seeschifffahrtsstraßen	19	Zehn Regeln für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur	49
Kennzeichnung von Sportbooten im Bereich der Binnenschifffahrtsstraßen	20		
Versicherung	20	7. Verhalten im Notfall	50
Bootscharter	20	Mensch über Bord	50
		Hilfe in Notfallsituationen	50
3. Die Vorbereitung	21	Wenn es an Bord brennt	51
Reiseplanung	21	Wenn Sie auf Grund laufen	53
Einweisung der Crew	21	Wenn Sie kentern	53
Verhalten an Bord	22	Vor jeder Tour abmelden	53
Maßnahmen gegen das Überbordfallen	22	Signale im Seenotfall	54
Törn Vorbereitung für tideabhängige Gewässer	22		
Brandschutz	22	Tabellen, Grafiken und Karten	
Seekarten und nautische Veröffentlichungen	23	Amtliche Befähigungsnachweise	8
Wetter	25	Charterbescheinigungen	10
		Stabile Seitenlage, Druckverband, Atemspende	52
4. Verkehrsregeln auf dem Wasser	26	Rettungsgeräte	56
Befahren von Binnenschifffahrtsstraßen	26	Notsignale	58
Fahrregeln auf den Binnenschifffahrtsstraßen	26	Schifffahrtszeichen	59
Für alle Fahrzeuge	26	Sichtzeichen	63
Für Sportfahrzeuge ab 20 Metern Länge	26	Wichtige Signale	66
Für Kleinfahrzeuge unter 20 Metern Länge	27	Karte der Bundeswasserstraßen	71
Fahrverbote auf den Binnenschifffahrtsstraßen	28		
Durchfahren der Schleusen	29	Weitere Informationen	
Durchfahren von Brücken	30	Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	68
Verhalten bei unsichtigem Wetter	30	Adressen und Abkürzungen	70
Lichterführung	30		

Weiter auf gute Fahrt!



Seit ihren Anfängen vor rund hundert Jahren ist die Sportschiffahrt auf den deutschen Binnen- und Seegewässern ein Volkssport geworden. Experten schätzen, dass an Seen, Flüssen und Küsten etwa 370.000 Sportboote für erholsame Stunden und großartige Naturerlebnisse bereit liegen. Das Vergnügen auf dem Wasser ist populär. Vom Motorbootfahrer über den Segler bis zum Kanuten sind etwa 4,8 Mio. Wassersportler aktiv. Das Vergnügen auf dem Wasser ist inzwischen zu einer starken Wachstumsbranche geworden.

Die Zahl schwerer Unfälle ist zum Glück gering. Doch es gibt nur wenige Sportarten, bei denen aus einem harmlosen Ausflug schnell ein Notfall werden kann. Nach einschlägigen Analysen ließen sich die meisten Unglücke durch mehr Vorsicht und Sorgfalt vermeiden. Denn die meisten Unfälle auf See geschehen, weil die Bootscrew ungebübt ist, keine Rettungswesten trägt oder mit den Seenotmitteln nicht umgehen kann – also etwa bei einem Funknotruf ihre Position und den Havariegrund nicht anzugeben weiß. Auch erfahrene Skipper überschätzen immer wieder ihre eigene Qualifikation, weisen die Mannschaft an Bord nicht in die Rettungsmöglichkeiten ein oder planen die Reise ungenügend.

Um solche unnötigen Gefahren auszuschließen, sind ein ausgeprägtes Bewusstsein für die Risiken des Wassersports und die Sicherheit an Bord die beste Voraussetzung.

Das Boot und seine Technik müssen der Besatzung genauso vertraut sein wie die Vorschriften, die für alle Bootsführer auf Binnen- und Küstengewässern gelten. Es ist wichtig, die Besonderheiten der Umwelt, in der man sich bewegt, zu kennen. Denn als Freizeitschiffer navigieren Sie nicht nur in einer Natur, die immer ein Stück weit unberechenbar bleibt. Sie teilen die Gewässer auch noch mit den oft viel größeren Schiffen der Berufsschiffahrt. Und in Notfällen dauert es auf dem Wasser länger als an Land, bis Hilfe zur Stelle ist.

Kurz gesagt: Die Sportschiffahrt ist ein herrliches Freizeitvergnügen, wenn man sich stets der möglichen Gefahren bewusst ist und sich immer vorausschauend verhält. Denn trotz moderner Kommunikation, Wettervorhersagen und immer besserer Bootstechnik bleiben Wind und Wasser tückisch.

Diese Broschüre soll helfen, Gefahrensituationen zu vermeiden. Sie soll Ihnen die wichtigsten Sicherheitsvorschriften vermitteln sowie Hinweise und Tipps geben, wie Sie viele schöne und vor allem unfallfreie Stunden auf dem Wasser verbringen können. Wenn Sie weitere Fragen haben, scheuen Sie sich nicht, sich an die Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie oder das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu wenden. Die Kontaktdaten finden Sie auf Seite 70.

1. Das Wichtigste

Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen

Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen stellen unterschiedliche Anforderungen an den Wassersportler. Darum gibt es unterschiedliche Verhaltens-, Ausrüstungs- und Kennzeichnungsvorschriften und die Bauart des Bootes muss der für das jeweilige Revier geforderten Seetauglichkeit entsprechen. Machen Sie sich daher vorab klar, wo Sie Ihren Törn antreten wollen und wohin er Sie führen wird. Eine Abgrenzung der Schiffahrtsstraßen finden Sie in der Karte der Bundeswasserstraßen am Ende der Broschüre.

Bei Unklarheiten über die Abgrenzung sollten Sie sich an die jeweils zuständigen Wasser- und Schiffahrtsämter wenden. Ein Verzeichnis der Adressen dieser Ämter finden Sie auf Seite 68.

Fairness und Gute Seemannschaft auf dem Wasser

Faires Verhalten sollte auf dem Wasser genauso selbstverständlich sein wie auf den Straßen. Jeder Verkehrsteilnehmer muss sich so verhalten, dass die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs gewährleistet ist. Andere Verkehrsteilnehmer sollen nicht gefährdet, geschädigt oder mehr als unvermeidbar behindert oder belästigt werden. Dazu zählt das Einhalten der Verkehrsvorschriften und der „Guten Seemannschaft“ genauso wie das Fahren mit einer sicheren Geschwindigkeit.

Gute Seemannschaft

1. Schätzen Sie Ihre Kenntnisse und Fähigkeiten als Schiffsführer richtig ein!
2. Machen Sie sich mit den Eigenschaften und der Einrichtung Ihres Fahrzeuges vertraut!
3. Rüsten Sie Ihr Fahrzeug mit geeigneten Rettungsmitteln aus!



Hart am Wind: gute Selbsteinschätzung schafft Sicherheit

4. Informieren Sie sich über das vorgesehene Fahrtgebiet!
5. Beachten Sie die vorhergesagten Wetter- und Seegangsverhältnisse!
6. Informieren Sie Ihre Besatzungsmitglieder und Gäste über die Sicherheitsvorkehrungen an Bord!
7. Treffen Sie Maßnahmen gegen das Überbordfallen und prüfen Sie Möglichkeiten, über Bord Gefallene zu retten!
8. Verlassen Sie einen sicheren Liegeplatz nicht bei unsichtigem Wetter!
9. Halten Sie sich nach Möglichkeit von der Berufsschiffahrt fern!
10. Halten Sie stets einen gehörigen Ausguck!

Um eine unmittelbar drohende Gefahr abzuwehren, müssen Sie auch dann alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, wenn Sie dadurch andere gesetzliche Regelungen übertreten. In einem solchen Fall muss sich besonders die Gute Seemannschaft des Schiffsführers erweisen.

Es empfiehlt sich auch immer, der Großschiffahrt, die nicht einfach ihren Kurs ändern kann, so rechtzeitig auszuweichen, dass erst gar nicht die Gefahr eines Zusammenstoßes entsteht. Dort, wo es möglich ist, sollten Sie außerhalb des Fahrwassers oder der Fahrrinne fahren. Alle Fahrwasser und Fahrinnen sollten Sie auf dem kürzesten Weg queren. Kurs- und/oder Geschwindigkeitsveränderungen müssen so deutlich und rechtzeitig erfolgen, dass andere Fahrzeugführer sie klar erkennen und sich darauf einstellen können.

Schwimmer, Ruderer, Kanuten und Segelsurfer bedürfen besonderer Rücksicht. Sie haben zwar auch die Badeordnungen und Verkehrsregeln zu beachten, sie werden Ihnen aber dankbar sein, wenn Sie sie in einem großen Bogen langsam umfahren. Ruderboote schlagen leicht voll Wasser und kentern dann.



Auf Hoher See gelten besondere Anforderungen an Besatzung und Boot

Amtliche Befähigungsnachweise

Befähigungsnachweis	vorgeschrieben/empfohlen	Geltungsbereich	Zulassungsvoraussetzungen
Sporthochseeschifferschein	empfohlen für alle Sportfahrzeuge mit Motor und unter Segel vorgeschrieben für Sportfahrzeuge, die gewerbsmäßig zur Ausbildung genutzt werden	alle Meere (weltweite Fahrt)	<ul style="list-style-type: none"> – Mindestalter 18 Jahre – Besitz Sportseeschifferschein – Nachweis von 1.000 gefahrenen Seemeilen auf Yachten im Seebereich (nach Erwerb des Sportseeschifferscheins) als Wachführer
Sportseeschifferschein	empfohlen für alle Sportfahrzeuge mit Motor und unter Segel vorgeschrieben für Sportfahrzeuge, die gewerbsmäßig zur Ausbildung genutzt werden	küstennahe Seegewässer (alle Meere bis zu 30 sm Abstand von der Festlandküste einschließlich der Randmeere)	<ul style="list-style-type: none"> – Mindestalter 16 Jahre – Besitz Sportbootführerschein-See – Nachweis von 1.000 gefahrenen Seemeilen auf Yachten in küstennahen Seegewässern (nach Erwerb des Sportbootführerscheins-See) als Wachführer oder dessen Vertreter
Sportküstenschifferschein	empfohlen für alle Sportfahrzeuge	Küstengewässer (alle Meere bis zu 12 sm Abstand von der Festlandküste)	<ul style="list-style-type: none"> – Mindestalter 16 Jahre – Besitz Sportbootführerschein-See – Nachweis von 300 gefahrenen Seemeilen auf Yachten in Küstengewässern
Sportbootführerschein-See	vorgeschrieben für Fahrzeuge mit einer Maschinenleistung von mehr als 3,68 kW (5 PS)	Seeschiffahrtsstraßen	<ul style="list-style-type: none"> – Mindestalter 16 Jahre – Nachweis der Tauglichkeit durch Vorlage „Ärztliches Zeugnis für Sportbootführerscheinbewerber“ – Nachweis der Zuverlässigkeit durch Vorlage eines gültigen Kfz-Führerscheins oder eines amtlichen Führungszeugnisses
Sportpatent	vorgeschrieben für Fahrzeuge mit einer Länge > 15 m und < 25 m	Rhein (kann auf Teilstrecken beschränkt werden); auf den übrigen nicht streckenkundepflichtigen Binnenschiffahrtsstraßen ebenfalls gültig	<ul style="list-style-type: none"> – Mindestalter 18 Jahre – Nachweis der Tauglichkeit durch Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses nach der Anlage B2 zur Patentverordnung Rhein, durch ein vorhandenes anderes Patent, für das die gleichen Voraussetzungen gelten oder durch ein von der ZKR anerkanntes ärztliches Zeugnis – Nachweis der Zuverlässigkeit durch Vorlage eines Strafregisterauszuges oder amtlichen Führungszeugnisses
Sportschifferzeugnis	vorgeschrieben für Fahrzeuge mit einer Länge > 15 m und < 25 m	Binnenschiffahrtsstraßen außerhalb des Rheins und der streckenkundepflichtigen Wasserstraßen	<ul style="list-style-type: none"> – Mindestalter 18 Jahre – Nachweis der Tauglichkeit durch Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses nach der Anlage B2 zur Patentverordnung Rhein, durch ein vorhandenes anderes Patent, für das die gleichen Voraussetzungen gelten oder durch ein von der ZKR anerkanntes ärztliches Zeugnis – Nachweis der Zuverlässigkeit durch Vorlage eines Strafregisterauszuges oder amtlichen Führungszeugnisses
Sportbootführerschein-Binnen	vorgeschrieben für Fahrzeuge mit einer Länge < 15 m und einer Maschinenleistung von mehr als 3,68 kW (5 PS) ¹	alle Binnenschiffahrtsstraßen	<ul style="list-style-type: none"> – Mindestalter 16 Jahre – Nachweis der Tauglichkeit durch Vorlage „Ärztliches Zeugnis für Sportbootführerscheinbewerber“ – Nachweis der Zuverlässigkeit durch Vorlage eines gültigen Kfz-Führerscheins oder amtlichen Führungszeugnisses
	vorgeschrieben für Segelboote und Surfbretter mit mehr als 3 m ² Segelfläche ²	bestimmte Binnenschiffahrtsstraßen in Berlin und Brandenburg	<ul style="list-style-type: none"> – Mindestalter 14 Jahre – Nachweis der Tauglichkeit durch Vorlage „Ärztliches Zeugnis für Sportbootführerscheinbewerber“ – Nachweis der Zuverlässigkeit durch Vorlage eines gültigen Kfz-Führerscheins oder amtlichen Führungszeugnisses
Bodenseeschifferpatent A	vorgeschrieben für Fahrzeuge mit einer Maschinenleistung von mehr als 4,41 kW (6 PS)	Bodensee, Erweiterung für die Hoahrheinstrecke ist möglich	<ul style="list-style-type: none"> – Mindestalter 18 Jahre – Nachweis der Tauglichkeit durch Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses – Nachweis der Zuverlässigkeit
Bodenseeschifferpatent D	vorgeschrieben für Segelboote mit mehr als 12 m ² Segelfläche	Bodensee, Erweiterung für die Hoahrheinstrecke ist möglich	<ul style="list-style-type: none"> – Mindestalter 14 Jahre – Mindestalter für die Erweiterung auf dem Hoahrhein 18 Jahre

¹ Die hierdurch abgelösten Befähigungsnachweise „Führerschein für Binnenfahrt (A) mit Motorberechtigung“, „Motorbootführerschein A für Binnenfahrt“ und „Berliner Motorbootführerschein“ sowie die in der

ehemaligen DDR erworbenen Befähigungsnachweise zum Führen von Sportbooten gelten für den jeweiligen Fahrtbereich auf Binnenschiffahrtsstraßen außerhalb des Rheins für Fahrzeuge bis 15 m³ Wasserver-

theoretische Prüfung	praktische Prüfung	Aussteller
Jeweils schriftliche und ggf. mündliche Prüfung in den Fächern Navigation, Schifffahrtsrecht und Wetterkunde . Die obligatorische mündliche Prüfung erfolgt im Prüfungsfach Handhabung von Yachten . Es sind umfangreiche und vertiefte Kenntnisse u.a. der astronomischen Navigation, des internationalen Seerechts und tropischer Wirbelstürme nachzuweisen. Hinzu kommt die Handhabung eines Sextanten.	keine	Zentrale Verwaltungsstelle nach der Sportseeschifferscheinverordnung im DSV ³
Jeweils schriftliche und ggf. mündliche Prüfung in den Fächern Navigation, Seemannschaft, Schifffahrtsrecht und Wetterkunde . Es sind umfangreiche Kenntnisse nachzuweisen.	Die theoretischen Kenntnisse über das Führen einer Yacht in küstennahen Seegewässern müssen umgesetzt und angewendet werden. Neben Pflichtaufgaben (Mensch-über-Bord-Manöver und Radar) sind weitere Manöver und sonstige Fertigkeiten vorzuführen.	Zentrale Verwaltungsstelle nach der Sportseeschifferscheinverordnung im DSV ³
Die Prüfung besteht aus einem Fragebogen, einer Kartenaufgabe und ggf. einer mündlichen Prüfung. Erweiterte Kenntnisse der Navigation, Seemannschaft , des Schifffahrtsrechts und der Wetterkunde sind nachzuweisen.	Die theoretischen Kenntnisse über das Führen einer Yacht in Küstengewässern müssen umgesetzt und angewendet werden. Neben der Pflichtaufgabe Mensch-über-Bord-Manöver sind weitere Manöver und sonstige Fertigkeiten vorzuführen.	Zentrale Verwaltungsstelle nach der Sportseeschifferscheinverordnung im DSV ³
Die Prüfung besteht aus einem Fragebogen und ggf. einer mündlichen Prüfung. Ausreichende Kenntnisse der Navigation, der Seemannschaft, des Schifffahrtsrechts, der Wetterkunde und der Fahrzeugführung sind nachzuweisen.	Die theoretischen Kenntnisse müssen auf einem Boot unter Antriebsmaschine umgesetzt und angewendet werden. Es sind verschiedene Manöver, u.a. das Mensch-über-Bord-Manöver und Knoten vorzuführen.	Prüfungsausschüsse des DMYV ³ und des DSV ³
Die Prüfung besteht aus einem Fragebogen und ggf. einer mündlichen Prüfung. Ausreichende Kenntnisse des Binnenschifffahrtsrechts, der Seemannschaft, der Wetterkunde und der Fahrzeugführung sind nachzuweisen.	Die theoretischen Kenntnisse müssen auf dem Sportboot umgesetzt und angewendet werden. Es sind verschiedene Manöver (u.a. das Mensch-über-Bord-Manöver) und Knoten vorzuführen.	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd ³
Die Prüfung besteht aus einem Fragebogen und ggf. einer mündlichen Prüfung. Ausreichende Kenntnisse des Binnenschifffahrtsrechts, der Seemannschaft, der Wetterkunde und der Fahrzeugführung sind nachzuweisen.	Die theoretischen Kenntnisse müssen auf dem Sportboot umgesetzt und angewendet werden. Es sind verschiedene Manöver (u.a. das Mensch-über-Bord-Manöver) und Knoten vorzuführen. Eine praktische Prüfung kann entfallen, wenn der Antragsteller im Besitz eines Sportbootführerscheins-Binnen ist.	alle Wasser- und Schiffahrtsdirektionen ³
Die Prüfung besteht aus einem Fragebogen und ggf. einer mündlichen Prüfung. Ausreichende Kenntnisse des Binnenschifffahrtsrechts, der Seemannschaft, der Wetterkunde und der Fahrzeugführung (Motorboot) sind nachzuweisen.	Die theoretischen Kenntnisse müssen auf dem Sportboot umgesetzt und angewendet werden. Es sind verschiedene Manöver (u.a. das Mensch-über-Bord-Manöver) und Knoten vorzuführen.	Prüfungsausschüsse des DMYV ³ und des DSV ³
Die Prüfung besteht aus einem Fragebogen und ggf. einer mündlichen Prüfung. Ausreichende Kenntnisse des Binnenschifffahrtsrechts, der Seemannschaft, der Wetterkunde und der Fahrzeugführung (Segelboot, Surfbrett) sind nachzuweisen.	Die theoretischen Kenntnisse müssen auf dem Sportboot umgesetzt und angewendet werden. Es sind verschiedene Manöver (u.a. das Mensch-über-Bord-Manöver) und Knoten vorzuführen.	Prüfungsausschüsse des DMYV ³ und des DSV ³
Die Prüfung besteht aus einem Fragebogen und ggf. einer mündlichen Prüfung. Ausreichende Kenntnisse des Binnenschifffahrtsrechts, der Seemannschaft, der Wetterkunde und der Fahrzeugführung sind nachzuweisen.	In der Prüfung sind das An- und Ablegen an Back- und Steuerbord, das Mensch-über-Bord-Manöver und weitere Manöver wie z.B. Kursfahrt und Wenden, zusätzliche Navigation und Knoten vorzuführen.	Landratsämter
Die Prüfung besteht aus einem Fragebogen und ggf. einer mündlichen Prüfung. Ausreichende Kenntnisse des Binnenschifffahrtsrechts, der Seemannschaft, der Wetterkunde und der Fahrzeugführung sind nachzuweisen.	In der Prüfung sind das Mensch-über-Bord-Manöver und weitere Manöver, wie z.B. Vorwindkurse und Knoten vorzuführen.	Landratsämter

drängung unabhängig von der Fahrzeuglänge uneingeschränkt weiter, auf dem Rhein beschränkt auf eine Fahrzeuglänge von weniger als 15 m.

² Der hierdurch abgelöste „Berliner Segelbootführerschein“ gilt auf Berliner Landesgewässern uneingeschränkt weiter.

³ Kontaktdaten siehe Seite 70.

Die Ausstellung einer Charterbescheinigung ist nur für Fahrten auf folgenden Binnenschiffahrtsstraßen möglich:

Lfd. Nr.	Wasserstraße	von km	bis km	Beschränkungen
1	Peene	2,50 Malchin	a) 34,90 Demmin b) 104,60 Peenestrom	Kummerower See: 3) Peenestrom: 15)
2	Müritz-Elde-Wasserstraße (MEW)			
2.1	Stör-Wasserstraße	0,00 Einmündung MEW	19,88 Einmündung in den Schweriner See	
2.2	Stör-Wasserstraße	19,88 Einmündung in den Schweriner See	44,70 Hohen Viecheln	3), 6), 9)
2.3	MEW	0,95 Schleuse Dömitz	121,00 Beginn Plauer See	
2.4	MEW – Plauer See	121,00 Beginn Plauer See	126,00 Lenz	3), 6), 9), 10), 11)
2.5	MEW	126,00 Lenz	152,50 Klink an der Müritz	3), 6), 9)
2.6	MEW	152,50 Klink an der Müritz	167,00 Ausfahrt Hafendorf Claassee	3), 9), 10), 12), 13)
2.7	MEW	167,00 Ausfahrt Hafendorf Claassee	180,00 Buchholz	
3	Müritz-Havel-Wasserstraße (MHW) mit Haupt- und Nebenstrecken gemäß § 24.01 Buchstabe b der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO)	0,00	31,80	
4	Untere Havel-Wasserstraße (UHW)			
4.1	Potsdamer Havel (PHv) mit den zu diesem Abschnitt gehörenden Haupt- und Nebenstrecken gemäß § 22.01 Buchstabe a der BinSchStrO	28,00 Babelsberger Enge	0,00 Einmündung in die UHW	14) Schwielowsee: 3)
4.2	UHW mit den zu diesem Abschnitt gehörenden Haupt- und Nebenstrecken gemäß § 22.01 Buchstabe a der BinSchStrO einschließlich der Beetzsee-Riewendsee-Wasserstraße	56,00 Brandenburg	67,50 Plaue	4), 14) Brandenburger Niederhavel: 1), Silokanal: 2), Plauer See: 3); km 63,20 – km 67,00: 7); Kreuzungsbereich bei km 56,00 und km 67,00: 8)
4.3	UHW mit den zu diesem Abschnitt gehörenden Haupt- und Nebenstrecken gemäß § 22.01 Buchstabe a der BinSchStrO	67,50 Plaue	145,80 Havelberg	5), 14)
4.4	Untere Havel Mündungsstrecke mit den zu diesem Abschnitt gehörenden Haupt- und Nebenstrecken gemäß § 22.01 Buchstabe a der BinSchStrO	145,80 Havelberg	156,00 Quitzöbel	5), 14)
5	Obere Havel-Wasserstraße (OHW)			
5.1	OHW mit zugehörigen Haupt- und Nebenstrecken gemäß § 24.01 Buchstabe a der BinSchStrO	15,90 Schleuse Zehdenick	94,40 Hafen Neustrelitz	
5.2	OHW mit zugehörigen Haupt- und Nebenstrecken gemäß § 24.01 Buchstabe a der BinSchStrO	(Mzk) 43,95 Schleuse Liebenwalde	15,90 Schleuse Zehdenick	14)
6	Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)			
6.1	Finowkanal	89,30 Schleuse Liepe	57,37 Zerpenschleuse	14)
6.2	Werbelliner Gewässer	4,00	19,80	14)
7	Rüdersdorfer Gewässer mit den zu diesem Abschnitt gehörenden Haupt- und Nebenstrecken gemäß § 21.01 Buchstabe d der BinSchStrO	0,00	3,78 Schleuse Woltersdorf	14)
8	Dahme-Wasserstraße mit zugehörigen Haupt- und Nebenstrecken gemäß § 21.01 Buchstabe e der BinSchStrO	10,30	26,04	
9	Spree-Oder-Wasserstraße (SOW)			
9.1	Gosener Kanal	Gesamtstrecke		14)
9.2	Seddinsee	Gesamtstrecke		14)
9.3	Neuhauser Speisekanal	Gesamtstrecke		
9.4	Drahendorfer Spree	Gesamtstrecke		
10	Saale	89,20 Schleuse Trotha	115,22 Rischmühlenschleuse	14)
11	Saar	87,60	deutsch-französische Grenze	
12	Lahn	70,00	137,07 Hafen Lahnstein	14)

Nehmen Sie auch Rücksicht auf Sport- und Rettungstaucher. Sie kennzeichnen ihren Einsatzort mit einer Taucherflagge (Flagge A des Internationalen Signalbuches, weiß-blau senkrecht geteilter Doppelstander).

Führerscheine

Jeder, der auf Seeschiffahrtsstraßen ein Boot mit mehr als 3,68 kW (5 PS) benutzen will, muss den amtlichen Sportbootführerschein-See besitzen. Wer auf den Binnenschiffahrtsstraßen ein Sportboot von weniger als 15 m Länge mit einer Motorleistung von mehr als 3,68 kW (5 PS) führen will, muss den Sportbootführerschein-Binnen besitzen.

Auf bestimmten Binnenschiffahrtsstraßen in Berlin und Brandenburg ist der Sportbootführerschein-Binnen auch für Segler und Surfer vorgeschrieben. Die in der ehemaligen DDR erworbenen Scheine zum Führen von Sportbooten gelten in Deutschland uneingeschränkt weiter. Je nach eingetragenem Fahrtgebiet können sie in die Sportbootführerschein-See und/oder -Binnen umgeschrieben werden. Für Fahrten ins Ausland wird eine Umschreibung empfohlen, für Fahrten in den Niederlanden ist sie sogar notwendig. Umschreibungen nehmen der Deutschen Segler-Verband e.V. (DSV) und der Deutsche Motoryachtverband e.V. (DMYV – beide siehe Seite 70) vor.

Die Tabelle „Amtliche Befähigungsnachweise“ auf den Seiten 8 und 9 gibt Ihnen einen Überblick über die einzelnen Befähigungsnachweise und deren Anforderungen.

Charterbescheinigung

Mit einer Charterbescheinigung dürfen Sie auf bestimmten Binnengewässern in Deutschland ein gemietetes Hausboot auch ohne Sportbootführerschein fahren – aller-

dings generell nur am Tage. Für einige der besonders ausgewiesenen Gewässer gelten weitere Sicherheitsvorschriften, etwa der Schwimmwestenzwang und ein Fahrverbot ab Windstärke 4. Die Charterbescheinigung erhalten Sie nur für gemietete, bis höchstens 12 Personen zugelassene Hausboote mit einer gültigen Haftpflichtversicherung, einer Länge von weniger als 15 Metern und einer möglichen Geschwindigkeit von höchstens 12 km/h. Aussteller ist der Bootsvermieter, nachdem er (oder ein anderer Inhaber des Sportbootführerscheins-Binnen und Kenner des Fahrtgebietes) den Gast mindestens drei Stunden in die Bootsführung eingewiesen hat. Die Bescheinigung gilt nur für das in ihr bezeichnete Binnengewässer und nur für die jeweilige Mietzeit.

Funkzeugnisse

Funkzeugnisse auf den Binnenschiffahrtsstraßen

Auf Binnenschiffahrtsstraßen besteht die grundsätzliche Pflicht, Sprechfunk zu benutzen. Ausgenommen sind lediglich Kleinfahrzeuge. Hat ein Kleinfahrzeug aber eine UKW-Sprechfunkanlage an Bord, dann muss es sie wie alle anderen Fahrzeuge auch im Verkehrskreis Schiff – Schiff auf Empfang geschaltet haben. Der Verkehrskreis Schiff – Schiff darf nur zum Empfang von Nachrichten auf anderen Verkehrskreisen kurzfristig verlassen werden. Vor der Einfahrt in unübersichtliche Strecken, Fahrwasserengen oder Brückenöffnungen müssen sich die mit Sprechfunk ausgerüsteten Fahrzeuge im Verkehrskreis Schiff – Schiff melden. Zusätzlich dürfen auf dem Rhein nach Überschreiten der Hochwassermarken I innerhalb der in Frage kommenden Abschnitte nur solche Fahrzeuge (einschließlich Kleinfahrzeuge) ihre Fahrt fortsetzen, die unter anderem mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sind; davon ausgenommen sind Kleinfahrzeuge, die mit Muskelkraft fortbewegt werden. Der Verkehrskreis Nautische Information ist dabei auf Empfang zu schalten.

Bei unsichtigem Wetter dürfen auch Sportfahrzeuge auf den Binnenschiffahrtsstraßen nur noch fahren, wenn sie mit einer Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff – Schiff ausgerüstet sind und diese auf Kanal 10 auf Empfang geschaltet haben. Alle Funkgeräte an Bord müssen mit einem ATIS-Coder bestückt sein. Die Abkürzung „ATIS“ steht für „Automatic Transmitter Identification System“ und soll der automatischen Identifizierung von Schiffsfunkstellen dienen. Das ATIS-Signal wird auf dem jeweils benutzten UKW-Sprechweg am Ende jeder Aussendung (also beim Loslassen der Sendetaste) digital gesendet und ermöglicht dadurch das zweifelsfreie Identifizieren einer Funkstelle.

Hinweis: Auf Binnenschiffahrtsstraßen muss an Bord von Fahrzeugen, die mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sind, das „Handbuch Binnenschiffahrtfunk,

Erläuterungen zur Tabelle auf S. 10:

- ¹⁾ Fahrerlaubnis.
- ²⁾ Fahrverbot.
- ³⁾ Fahrverbot ab Windstärke 4 Beaufort.
- ⁴⁾ Fahrverbot, wenn der Inhaber der Charterbescheinigung nicht mindestens zwei Tage Fahrpraxis seit Antritt der Fahrt nachweisen kann.
- ⁵⁾ Fahrverbot bei Wasserständen am Unterpegel Rathenow von mehr als 130 cm.
- ⁶⁾ Durchfahrt nur in der bezeichneten Fahrrinne.
- ⁷⁾ Durchfahrt nur am jeweils äußersten Rand der Fahrrinne (Tonnenstrich).
- ⁸⁾ Das Überqueren der UHW ist nur erlaubt, wenn dies sicher möglich ist. Der Inhaber der Charterbescheinigung hat sich vor dem Überqueren der UHW von der Beetzsee-Riewendsee-Wasserstraße in Richtung Brandenburger Niederhavel mit der Vorstadtschleuse Brandenburg in Verbindung zu setzen und zu erfragen, ob die UHW frei ist.
- ⁹⁾ Alle Personen müssen Rettungswesten tragen.
- ¹⁰⁾ Telefonischer Abruf über Befahrbarkeit beim Unternehmen vor Einfahrt (Wind, Wetter).
- ¹¹⁾ Telefonische Meldung beim Unternehmen nach der Durchfahrt.
- ¹²⁾ Fahrt nur entlang der Fahrinnenbezeichnung des westlichen Ufers.
- ¹³⁾ Telefonische Meldung beim Unternehmen am Zielort oder bei Fahrtunterbrechung.
- ¹⁴⁾ Eignung wird bis zum 30. April 2009 erprobt.
- ¹⁵⁾ Für Inhaber des Sportbootführerscheins-See oder eines gleichgestellten Befähigungszeugnisses.

Allgemeiner Teil“ vorhanden sein. Auf den Binnenschiff-fahrtsstraßen Rhein und Mosel muss zusätzlich der Regionale Teil Rhein/Mosel, auf den übrigen Binnenschiff-fahrtsstraßen zusätzlich der für die befahrene Wasserstraße einschlägige Auszug aus dem Regionalen Teil Deutschland des Handbuchs an Bord vorhanden sein. Das „Handbuch Binnenschiffahrtfunk“ (Allgemeiner und Regionale Teile) ist über die Binnenschiffahrtsverlag GmbH (siehe Seite 70) zu beziehen. Der Allgemeine Teil des Handbuchs und der Regionale Teil Rhein/Mosel sind auch auf der Internetseite der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (www.ccr-zkr.org) als Download-Datei eingestellt. Der Regionale Teil Deutschland (einschließlich der nationalen Teile des Rheins, der Mosel und der Donau) steht unter www.wsv.de/fvt als Download zur Verfügung.

Die Sprechfunkanlage darf nur von Personen benutzt werden, die über ein Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk verfügen, bzw. nur unter Aufsicht einer solchen Person. Seit dem 1. Januar 2003 gilt dazu die neue Binnenschiffahrt-Sprechfunkverordnung mit den Bestimmungen zum Erwerb des UKW-Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschiffahrtfunk (UBI). Ansprechpartner für Bewerber aus der Sportschiffahrt sind der DMYV und der DSV. Die beiden Verbände bedienen sich bei der Zulassung zur Prüfung und deren Durchführung ihrer gemeinsamen Prüfungsausschüsse für Funkbetriebszeugnisse, die in Berlin, am Bodensee, in Bremen, Duisburg, Hamburg, Leer, Leipzig, Nürnberg, Rostock und Wiesbaden eingerichtet sind. Weiterer Ansprechpartner ist die Fachstelle der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung für Verkehrstechniken beim Wasser- und Schiffahrtsamt Koblenz (FVT – siehe Seite 69).



Ein Regattasegler führt am Navigationstisch ein Funkgespräch und notiert die Position anderer Schiffe

UKW-Sprechfunkzeugnisse für den Binnenschiffahrtfunk (UBI)

- amtliche oder amtlich anerkannte Erlaubnis zum Bedienen und Beaufsichtigen einer Schiffsfunkstelle auf Binnenschiffahrtsstraßen
- international und unbefristet gültig
- Zulassung zur Prüfung ab 15 Jahren
- Die theoretische Prüfung besteht aus der schriftlichen Beantwortung eines Fragebogens, der Aufnahme und Abgabe von Not- und Dringlichkeits- oder Sicherheitsmeldungen unter Verwendung der Buchstabiertafel.
- Kenntnisse aus folgenden Bereichen des Binnenschiffahrtfunks sind nachzuweisen: wesentliche Merkmale, Rangfolge und Arten des Funkverkehrs, Funkstellen, Frequenzen und ihre Nutzung, Automatisches Senderidentifizierungssystem (ATIS), Bestimmungen/Veröffentlichungen und Technik einer Funkanlage
- In der praktischen Prüfung müssen Aufgaben zur Abwicklung des Binnenschiffahrtfunks (Anruf einer bzw. aller Funkstellen, Beantwortung von Anrufen) unter Bedienung der Sprechfunkgeräte einer Schiffsfunkstelle erfolgreich gelöst werden.
- Für Inhaber des SRC oder LRC (siehe Seite 13) ist die theoretische und die praktische Prüfung zum UBI verkürzt. Prüfungen zum SRC oder LRC und UBI sind ggf. an einem Tag möglich.

Das UBI berechtigt nicht zur Teilnahme am weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem GMDSS. Diese Berechtigung kann nur durch eine Ergänzungsprüfung erworben werden. UKW-Sprechfunkzeugnisse, die vor dem 1. Januar 2003 ausgestellt worden sind, gelten unbeschränkt weiter. Weitere Informationen zum UBI erteilen die FVT und die Zentrale Verwaltungsstelle im DSV. Ergänzende Informationen sind auch über das Elektronische Wasserstraßen-Informationssystem (ELWIS) der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes unter www.elwis.de in der Rubrik „Freizeitschiffahrt“ erhältlich.

Auf den Binnenschiffahrtsstraßen muss zudem die Urkunde über die Frequenzzuteilung mitgeführt werden.

Funkzeugnisse auf den Seeschiffahrtsstraßen

Auf den Seeschiffahrtsstraßen gelten seit dem 1. Januar 2003 neue Funkbetriebszeugnisse. Das Beschränkt Gültige Funkbetriebszeugnis (Short Range Certificate [SRC]) berechtigt zur Ausübung des Seefunkdienstes im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) für UKW (Reichweite bis ca. 35 sm), das Allgemeine Funkbetriebszeugnis (Long Range Certificate [LRC]) zur Ausübung des Seefunkdienstes für UKW, GW, KW und Seefunk über Satelliten auf Sportbooten. Zuständig für die Zulassung zur Prü-

fung und deren Durchführung sind der DMYV und der DSV. Die Verbände haben gemeinsame Prüfungsausschüsse für Funkbetriebszeugnisse in Berlin, am Bodensee, in Bremen, Duisburg, Hamburg, Leer, Leipzig, Nürnberg, Rostock und Wiesbaden. Der Erwerb des SRC oder LRC setzt englische Sprachkenntnisse voraus.

Beschränkt gültiges Funkbetriebszeugnis

Short Range Certificate – SRC –

Amtliche Berechtigung zur Ausübung des Seefunkdienstes im weltweiten Seenot- und Sicherheitssystem (GMDSS) für UKW (Reichweite bis ca. 35 sm) auf Sportbooten, seit dem 1.10.2007 vorgeschrieben für Führer von Sportfahrzeugen, die über die entsprechende funktechnische Ausrüstung verfügen.

- international und unbefristet gültig
- Zulassung zur Prüfung ab 15 Jahren
- Die theoretische Prüfung besteht aus einem Fragebogen, der Aufnahme von Not-, Dringlichkeits- oder Sicherheitsmeldungen in englischer Sprache unter Verwendung des internationalen phonetischen Alphabets mit anschließender Übersetzung ins Deutsche und der Übersetzung eines deutschen Textes ins Englische. Fragebogen und Englischkenntnisse werden ggf. auch mündlich geprüft.
- Kenntnisse des mobilen Seefunkdienstes, des GMDSS, des öffentlichen Seefunkdienstes sowie der englischen Sprache in Wort und Schrift zum Austausch von Informationen auf See sind nachzuweisen.
- In der praktischen Prüfung müssen laut Durchführungsrichtlinie Aufgaben aus dem Bereich terrestrischer Seefunk erfolgreich gelöst und sonstige Fertigkeiten (Aussenden eines Notalarms, Speicherabfrage, Abwicklung des Routine- und Notverkehrs, Funkstille gebieten, Kanalwechsel usw.) unter Bedienung einer UKW (GMDSS)-Anlage nachgewiesen werden.

Allgemeines Funkbetriebszeugnis

Long Range Certificate – LRC –

Amtliche Berechtigung zur uneingeschränkten Ausübung des Seefunkdienstes im GMDSS für UKW, GW, KW und Seefunk über Satelliten auf Sportbooten und Traditionsschiffen, seit dem 1.10.2007 vorgeschrieben für Führer von Sportfahrzeugen, die über die entsprechende funktechnische Ausrüstung verfügen.

- international und unbefristet gültig
- Zulassung zur Prüfung ab 18 Jahren
- Die theoretische Prüfung besteht aus Fragebogen, der Aufnahme von Not-, Dringlichkeits- oder Sicherheitsmeldungen in englischer Sprache mit anschließender Übersetzung ins Deutsche, der Übersetzung eines deutschen Textes ins Englische und dessen Absetzung über Funk unter Verwendung des internationalen phonetischen Alphabets sowie der ge-



Anlegen der Rettungswesten

bräuchlichen Abkürzungen und Redewendungen in der Seefahrt. Fragebogen und Englischkenntnisse werden ggf. auch mündlich geprüft.

- Kenntnisse des SRC und zusätzlich des mobilen Seefunkdienstes über Satelliten, des GMDSS, des öffentlichen Seefunkdienstes sowie der englischen Sprache in Wort und Schrift zum Austausch von Informationen auf See sind nachzuweisen.
- In der praktischen Prüfung müssen laut Durchführungsrichtlinie Aufgaben (aus den Bereichen terrestrischer Seefunk und Seefunk über Satelliten) erfolgreich gelöst und sonstige Fertigkeiten (Inmarsat B/M und C) unter Bedienung von u.a. UKW/GW/ KW/Inmarsat-Anlagen nachgewiesen werden.

Die neuen Funkbetriebszeugnisse berechtigen nicht zur Teilnahme am Binnenschiffahrtfunk. Diese Berechtigung kann von Inhabern eines Funkbetriebszeugnisses durch eine Ergänzungsprüfung oder durch eine Vollprüfung zum UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk (UBI) erworben werden. Seefunkzeugnisse, die vor dem 1. Januar 2003 ausgestellt worden sind, behalten uneingeschränkt ihre Gültigkeit und erlauben weiterhin auch die Teilnahme am Binnenschiffahrtfunk.

Schwimmen

Jeder Wassersportler sollte schwimmen können. Für alle Nichtschwimmer und für Kinder gilt die Regel: Immer Rettungswesten anlegen, bevor das Boot betreten wird und bis zum Ende des Törns tragen – und das bei jedem Wetter.

Übrigens: Alle sicherheitsbewussten Wassersportler – auch gute Schwimmer – tragen auf dem Wasser Rettungswesten!



Kinder sollten grundsätzlich ohnmachtsichere Rettungswesten tragen

Bekleidung

Gleichgültig wie schön das Wetter ist: Warme Pull-over, Strümpfe, Hose und Wäsche sollten möglichst in doppelter Anzahl mitgenommen werden. Richtige Bekleidung ist für den Wassersportler wichtig. Denn man weiß nie, was der Tag noch bringt. Bedenken Sie, dass Sie bereits bei Lufttemperaturen unter +15 °C allein durch die Einwirkung des Windes unterkühlen können. Eine Windjacke, Kopfschutz und Handschuhe sollten daher griffbereit sein. Sonnencreme und Sonnenbrille sollten ebenfalls nicht fehlen. Rutschfeste Schuhe und Rettungsweste gehören an Bord ebenfalls zur Kleidung.

Bei einem Sturz ins Wasser ist die Gefahr der Unterkühlung besonders groß. Dagegen sollten Sie sich durch entsprechende Kleidung (Trocken- oder Neoprenanzug, Neoprenkopfhaube) schützen. Ein Gekentertes ohne Schutzbekleidung ist bei einer Wassertemperatur von +10 °C bestenfalls noch 10 Minuten in der Lage, sich an Rettungsmanövern aktiv zu beteiligen. Wenn Sie keine Schutzkleidung tragen, sollten Sie Ihre Kleidung wegen des isolierenden Effekts im Wasser nicht ausziehen.

Kinder an Bord

Kinder sollten grundsätzlich ohnmachtsichere Kinder-Rettungswesten tragen. Und zwar sowohl auf dem Boot als auch außerhalb des Bootes am Wasser. Wenn Sie kleine Kinder mitnehmen, sollten sie so mit einer Leine gesichert sein, dass sie zwar Bewegungsfreiheit haben, aber nicht über Bord fallen können.

Wenn Sie und die Besatzungsmitglieder mit Segelmanövern oder anderen Arbeiten mit Segeln an Deck beschäftigt sind, sollten Sie die Kinder in geschützte Ecken setzen. In besonders gefährlichen Situationen sind die Kinder am sichersten unter Deck aufgehoben. Auch bei An- und

Ablegemanövern gehören Kinder, die noch nicht helfen können, möglichst unter Deck.

Achtung! Kinder haben ihre Hände und Füße überall. Deshalb auch Streichhölzer, spitze Gegenstände, Arzneimittel und Ähnliches kindersicher verstauen! Kinder sollten an Bord immer Schuhe mit rutschfester Sohle tragen.

In einem Schlauch- oder Ruderboot sollten nie mehr Kinder als Erwachsene sein.

Hände weg vom Alkohol

Häufig wird bei Unfalluntersuchungen festgestellt, dass Alkohol und Drogen der Grund für Fahrzeug- und Personenunfälle sind. Alkohol führt auch oft zu Fehleinschätzungen und -handlungen, etwa bei dem Versuch, über Bord gefallene Personen zu retten.

Auf Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen ist es ohnehin verboten, bei einer bestimmten Menge Alkohol in der Atemluft oder bei einer bestimmten Blutalkoholkonzentration ein Fahrzeug eigenverantwortlich zu führen oder seinen Kurs und seine Geschwindigkeit zu bestimmen.

Verstöße sind Ordnungswidrigkeiten und werden mit Bußgeld geahndet. Zusätzlich kann der Sportbootführerschein entzogen oder ein Fahrverbot verhängt werden. Unabhängig davon gilt auch auf den Wasserstraßen die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit (1,1 Promille), die auch strafrechtlich verfolgt wird.

Verzichten Sie am besten ganz auf Alkohol! Gefährden Sie nicht sich oder andere! Setzen Sie nicht Ihren Führerschein aufs Spiel!

Helfen ist Pflicht

Hilfeleistungen untereinander – und das gilt besonders bei Seenotfällen – sind erste und vornehmste Pflicht jedes Wassersportlers. Sind Sie selbst nicht in der Lage Beistand zu leisten, dann benachrichtigen Sie umgehend eine der folgenden Stellen:

- Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (UKW-Kanal 16, Mobiltelefon 124 124) bzw. SAR-Dienst
- Revierzentralen (Binnen)
- Verkehrszentralen (Küste)
- Wasserschutzpolizei (oder andere Dienststellen der Polizei)
- Wasser- und Schifffahrtsämter
- nächstgelegene Küstenfunkstelle
- Schleusenbetriebsstellen
- Hafenmeister
- Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e. V.
- Wasserwacht des Deutschen Roten Kreuzes
- andere Fahrzeuge
- Kurverwaltungen

Ein Verstoß gegen die Hilfeleistungspflicht ist strafbar.

2. Das Boot

Ausrüstung

Das Boot muss zuverlässig sein, d.h. sicher und fahrtüchtig gebaut und nach Fahrtgebiet und Länge der Reise ausgerüstet. Davon kann Ihr Leben abhängen! Die Verkehrs- und Ausrüstungsvorschriften für die Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen und die hohe See geben an, welche Positionslaternen, Sprechfunkanlagen, Rettungsmittel, Signalkörper und Schallsignalgeräte zur Ausrüstung gehören.

Diese Gegenstände müssen zugelassen werden und erhalten eine schiffahrtsspezifische CE-Kennzeichnung. Sie bestätigt, dass die Ausrüstung die europäischen Richtlinien zur Produktsicherheit erfüllt. Im Seebereich findet man neben einer sechsstelligen Prüfzahl das Steuerrad-Symbol, im Binnenbereich meist ein Ankersymbol. Zusätzlich zum CE-Kennzeichen kann die Ausrüstung auch eine GS-Prüfnummer tragen, die besagt, dass auch eine regelmäßige Produktionsüberwachung stattfindet.

Die unten beschriebene Mindestausrüstung von Wasserfahrzeugen gilt überwiegend für den Seebereich und ist dort international geregelt. Darüber hinaus müssen weitere sicherheitsrelevante Ausrüstungsgegenstände auf Sportfahrzeugen nach den Grundsätzen der seemännischen Sorgfaltspflicht beachtet werden, so wie sie der allgemeine Seemannsbrauch oder die Situation erfordern. Den Sorgfaltspflichten kommt die gleiche rechtliche Bedeutung zu wie den gesetzlichen Verkehrs- und Ausrüstungsvorschriften.

Navigationslichter und Schallsignalanlagen

Hinweis: Einzelheiten hierzu finden Sie im Faltblatt „Lichterführung“ des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH). Dieses steht auf der BSH-Webseite als Download zur Verfügung.

Nautische Ausrüstung

- ein ordnungsgemäß kompensierter Magnet-Regelkompass*
- eine Kompass-Peileinrichtung oder ein Peilkompass*
- ein Echolot
- eine Deviationstabelle*
- aktuell berichtigte Seekarten und Seebücher für das Fahrtgebiet, bzw. gleichwertige elektronische Systeme*
- Bleistift, Zirkel und Kursdreiecke
- ein Empfänger für ein weltweites Satellitennavigationssystem*
- ein Radarreflektor oder Transponder*
- eine Seefunkanlage zur Teilnahme am GMDSS
- eine Empfangsanlage für Schiffssicherheitsinformationen
- eine Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung mit Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrtswegrichtungen Nord und Nordwest sowie die Kollisionsverhütungsregeln
- ein Schiffstagebuch



Alle an Bord sollten mit den Sicherheitsausrüstungen vertraut sein

Sicherheitsausrüstung für den Seenotfall

- ohnmachtsichere Rettungsweste mit Signalpfeife für jede Person
- Sicherheitsgurte (Lifebelts) nach DIN-EN-1095 für jedes Besatzungsmitglied, mit Karabinerhaken zum Einpicken
- Rettungsring mit Wurfleine und Leuchte
- Seenot-Signalmittel
- Streichhölzer oder Feuerzeuge

Sonstige Ausrüstungsempfehlungen

Zusätzlich sollten Sie je nach Fahrtgebiet folgende Ausrüstung auf den See- und Binnengewässern an Bord haben:

- zwei tragbare Feuerlöscher der Brandklasse ABC, entsprechend DIN 14406, amtlich geprüft, gebrauchsfertig und leicht erreichbar montiert
- ein Schöpfgefäß zum Wassers schöpfen oder eine von Hand bedienbare Bilge-Pumpe
- ein Anker mit ausreichend langer Leine oder Kette (Regel: die Länge der Leine sollte mindestens 5 mal, die Länge der Kette mindestens 3 mal der Wassertiefe entsprechen; aber auch hier gilt die Aussage: je länger, desto besser!)
- Handlampen, davon eine besonders lichtstark, die auch zum Geben von Notsignalen geeignet ist, spritzwassergeschützt, mit Reserve-Batterien und -Glühlampen
- eine Erste-Hilfe-Ausrüstung
- ein aktiver oder passiver Radar-Reflektor
- Absperrventile an allen Kraftstofftanks

* Ausrüstung im Sinne von SOLAS V.



Kugelkompass

- eine UKW-Sprechfunkanlage
- ein Rundfunkempfänger für Wetterberichte
- eine ohnmachtsichere Rettungsweste mit CE-Kennzeichen für jedes Besatzungsmitglied (soweit sie nicht ohnehin vorgeschrieben ist – siehe Seite 15)
- mindestens ein Rettungsring oder ein Schwimmkissen jeweils mit umlaufender Greifleine (soweit sie nicht ohnehin vorgeschrieben ist – siehe Seite 15)
- eine schwimmfähige Rettungsleine von mindestens 16 m Länge (Anmerkung: international vorgeschrieben nach SOLAS 74/83 ist eine 30-m-Leine)
- ein Rettungsfloß, das so bemessen sein muss, dass es die gesamte Besatzung aufnehmen kann; es soll entsprechend dem Fahrtbereich ausgerüstet und mit genügend Notproviand und Wasser versehen sein
- Bootshaken für An- und Ablegemanöver sowie eine ausreichende Anzahl Fender
- eine rote Flagge, Mindestmaß 60 x 60 cm, zur Kennzeichnung bei Manövrierunfähigkeit

- Nebelhorn
- Leuchtfeuerverzeichnis und Gezeitentafel sowie Handbücher für den Funkdienst – je nach Fahrtbereich
- ein Log
- Logbuch
- Sicherheitsleinen, Wurfleinen, Schleppleinen
- ein Barometer oder ein Barograph zum Ablesen des Luftdrucks
- ein Fernglas
- zwei Paddel oder Riemen
- entsprechendes Werkzeug
- Ersatzteile
- Reservekanister

Automatisches Schiffsidentifikationssystem (AIS)

AIS wurde ursprünglich für die Berufsschifffahrt entwickelt. Für die Sportschifffahrt gibt es inzwischen eine einfachere AIS-Variante – das AIS-Class-B-Gerät in der Größe eines UKW-Funkgerätes.

Zwei wesentliche Funktionen zeichnen das AIS-Class-B-Gerät aus: der Datenempfang von anderen Schiffen in der Umgebung, die mit einem AIS-Gerät ausgerüstet sind, und das Senden eigener aktueller Fahr- und Identifikationsinformationen. Das AIS-Bordgerät sendet die Position alle 30 Sekunden und meldet dabei auch Geschwindigkeit und Kurs. Alle 5 Minuten werden Angaben mit dem Namen, Rufzeichen und der Art des Fahrzeuges gesendet. So weiß man frühzeitig, ob andere Fahrzeuge gefährlich nahe kommen und kann entsprechend reagieren. Dies bedeutet vor allem in stark frequentierten Seegebieten oder bei schlechter Sicht einen erheblichen Sicherheitsgewinn.

Die Ausrüstung mit AIS ist für die Sportschifffahrt freiwillig – entscheidet sich ein Skipper für die technische Aufrüstung seines Bootes mit einem AIS-Gerät, entscheidet er sich für ein deutliches Mehr an Sicherheit!



Rettungsweste im nicht aktivierten und im aufgeblasenem Zustand



Rettungswesten heben das Gesicht einer im Wasser treibenden Person aus dem Wasser heraus und bringen den Körper in die stabile Rückenlage

Rettungswesten und Rettungsflöße

Bei den Rettungswesten unterscheidet man Feststoffwesten und aufblasbare Rettungswesten. Der Auftriebskörper der Feststoffwesten besteht aus Schaum, der kein Wasser aufsaugt. Diese Westen haben den Vorteil, dass sie im Notfall nicht erst aufgeblasen werden müssen. Auch sind sie heute so gut geschnitten, dass sie ihren Träger nicht bei seinen Bewegungen an Bord beeinträchtigen.

Der Schwimmkörper der aufblasbaren Rettungswesten wird erst beim Einsatz per Hand oder automatisch bei Kontakt mit Wasser mit Gas gefüllt. Die größten Vorzüge der aufblasbaren Rettungswesten sind ihre Handlichkeit und ihr Tragekomfort.

Alle Rettungswesten haben die Aufgabe, eine ohnmachtsichere Wasserlage zu bewirken. Sie heben das Gesicht – also Mund und Nase – einer erschöpften oder bewusstlos im Wasser treibenden Person aus jeder Position aus dem Wasser heraus und bringen den Körper in die stabile

Rückenlage. Es sollten nur Rettungswesten gekauft werden, die die schiffahrtsspezifische CE-Kennzeichnung mit dem Steuerrad-Symbol und der sechsstelligen Prüfzahl tragen, das heißt, die einer EU-Baumusterprüfung unterzogen wurden. Zusätzlich zum CE-Zeichen kann die Rettungsweste auch eine GS-Prüfnummer tragen, die besagt, dass auch eine regelmäßige Produktionsüberwachung stattfindet. Die gekennzeichneten Rettungswesten bieten eine hohe Sicherheit gegen Ertrinken, haben den richtigen Sitz, geben Bewegungsfreiheit beim Schwimmen und sind gut sichtbar.

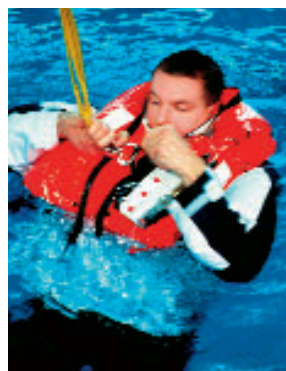
Die Rettungswesten sind nach der Norm DIN EN ISO 12402 in vier Leistungsstufen eingeteilt:

- Stufe 50 – als Schwimmhilfe nur geeignet für Schwimmer in geschützten Gewässern und wenn Hilfe in der Nähe ist, zum Beispiel bei Regatten, Wasserski, Kanu- und Kajak-Touren. **Achtung:** Eine Schwimmhilfe ist keine Rettungsweste im eigentlichen Sinne und bietet nur einen eingeschränkten Schutz gegen Ertrinken!
- Stufe 100 – geeignet für den Einsatz in geschützten Gewässern mit leichter Bekleidung
- Stufe 150 – geeignet für den Hochsee-Einsatz mit wetterfestem Ölzeug
- Stufe 275 – konzipiert für den Einsatz auf Hochsee, unter extremen Wetterbedingungen, mit schwerer Schutzkleidung und schwerer Ausrüstung

Die Einteilung entspricht der Klassifizierung nach den alten Normen DIN EN 393 : 1998, DIN EN 395 : 1998, DIN EN 396 : 1998 und DIN EN 399 : 1998.

Rettungsflöße sind in Taschen oder Containern verpackt und im Bereich des Wassersports für vier bis zu zwölf Personen ausgelegt. Unverzichtbar sind Rettungsflöße, wo es um den Schutz vor Unterkühlung geht. Dies ist im gesamten Nord- und Ostseeraum der Fall.

Im Ernstfall vertäut man zunächst die Reißleine des aufblasbaren Rettungsflöses am Boot, wirft die Insel unaufgeblasen über Bord und zieht dann an der Reißleine. Dann



Übungen mit der Rettungsweste: (1) Rettungsweste bläst sich auf, (2) auftauchen, (3) einpicken des Rettungsgurts, (4) am Rettungsgurt



Übung mit einer Rettungsinsel auf See

füllen sich die Auftriebskammern mit Gas oder Pressluft. Eine Sollbruchstelle in der Verbindungsleine zum Boot sorgt dafür, dass diese von einem sinkenden Fahrzeug nicht mit in die Tiefe gerissen werden kann. Ungeachtet dessen sollte die Leine nach dem Übersteigen in das Rettungsfloß aber sicherheitshalber mit einem Messer gekappt werden.

Einige Länder schreiben für bestimmte Gebiete vor, das Sportboot mit Rettungsflößen auszurüsten. In Deutschland gibt es eine solche allgemeine Ausrüstungspflicht nicht. Lediglich auf Charterschiffen im Seebereich und bei der Teilnahme an einigen Segelregatten auf hoher See müssen Flöße an Bord sein. Sie unterliegen dann auch den internationalen SOLAS-Bestimmungen.

Die Rettungsflöße werden in drei Kategorien eingeteilt:

- Rettungsflöße für küstennahe Gewässer und große Binnenseen, in denen sich im Seenotfall der Aufenthalt auf wenige Stunden beschränkt
- Rettungsflöße für die Hochsee und alle europäischen Küstengewässer (Nordsee, Ostsee, Mittelmeer); ausgerüstet mit Isolationsboden gegen die Kälte des Wassers, selbstaufrichtendem Dach und einer Einstiegshilfe
- Rettungsflöße für weltweite Fahrt auch in abgelegene Fahrtgebiete, in denen im Seenotfall eventuell ein längerer Aufenthalt auf dem Floß (in der Insel) notwendig wird; zusätzlich ausgerüstet mit umfangreicher Überlebensausrüstung, zum Beispiel einem Notsender, einem Wassermacher und Überlebensrationen

Rettungsflöße müssen an Bord so verstaut sein, dass man sie im Notfall sofort verwenden kann. Technische Fertigung

und Ausrüstung der Rettungsinseln erfordern eine periodische Inspektion durch eine autorisierte Wartungsfirma.

Achten Sie darauf, dass die Rettungsmittel an Bord eine gültige Zulassung besitzen, die die zugesagten Gebrauchseigenschaften garantieren!

Pyrotechnische Signalmittel

Um im Notfall Retter auf sich aufmerksam zu machen, können Schiffbrüchige Raketen abschießen, Signalfackeln zünden oder ähnliche pyrotechnische Mittel auslösen. Die Auswahl an pyrotechnischen Signalen ist groß. Für alle gilt jedoch, dass sie trocken aufbewahrt werden müssen und gut erreichbar sind.

Empfohlene Ausrüstung für alle Fahrtgebiete:

- 1 Aufbewahrungsbehältnis, das den waffenrechtlichen Anforderungen entspricht
- 2 Rauchfackeln, orange, Rauchdauer eine Minute oder statt der Rauchfackeln
- 2 Rauchsignale, orange, schwimmfähig, Rauchdauer 4 Minuten
- 2 Handfackeln, rot, Leuchtdauer 60 Sekunden, Lichtstärke 15.000 cd, tropffrei beim Abbrand
- 8 Fallschirmsignalraketen, rot, Steighöhe 300 m, Leuchtdauer 30 Sekunden, Lichtstärke 20.000 cd

Machen Sie sich vor Antritt der Reise mit den Seenotsignalen vertraut und denken Sie daran: Pyrotechnische Gegenstände können nach Art und Einsatzzweck extreme Hitze entwickeln, Projektile ausstoßen oder explodieren. Verwenden Sie deshalb Seenotsignale nur im Freien und nicht in Innenräumen. Befolgen Sie die Bedienungsanleitungen und achten Sie darauf, dass die Produkte mit einer amtlichen Zulassung versehen sind. Überlassen Sie pyrotechnische Gegenstände niemals Kindern oder Personen,



Überprüfung der Signalmunition



Rote Handfackeln gehören zur Ausrüstung für alle Fahrtgebiete

die mit den von diesen Gegenständen ausgehenden Gefahren nicht vertraut sind.

Beachten Sie: Der Erwerb und die Nutzung pyrotechnischer Signalmittel erfordert einen Sachkundenachweis nach den waffenrechtlichen Bestimmungen oder einen Fachkundenachweis nach dem Sprengstoffrecht. Informieren Sie sich bei der zuständigen Waffenbehörde, beim DMYV oder beim DSV!

Registrierung/Zulassung und Kennzeichnung

Abhängig von der jeweiligen Größe unterliegen Sportboote im Bereich der Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen unterschiedlichen Registrier-/Zulassungs- und Kennzeichnungspflichten.

Registrierung/Zulassung von Sportbooten CE-Kennzeichnung

Auch wenn die begriffliche Bezeichnung nicht unmittelbar darauf schließen lässt, handelt es sich bei der CE-Kennzeichnung um die Zulassungsvoraussetzung für den Markt der Europäischen Gemeinschaft. Abgesehen von wenigen Ausnahmen – etwa Sportboote unter 2,5 m Länge und historische Fahrzeuge – benötigen alle Boote, die seit dem 15. Juni 1998 in Verkehr gebracht werden, ein CE-Kennzeichen.

Schiffszertifikat für Seeschiffe

Seeschiffe mit einer Rumpflänge von mehr als 15 m müssen in die Seeschiffsregister eingetragen werden, die bei den Amtsgerichten geführt werden. Nach dem Eintrag, erhalten sie vom Amtsgericht ein Schiffszertifikat. Das Schiffszertifikat berechtigt dazu, die Bundesflagge zu führen.

Außerdem geht aus dem Schiffszertifikat die Seeschiffsregisternummer hervor. Kleinere Boote können frei-

willig in das Seeschiffsregister eingetragen werden. Für die Anmeldung beim Seeschiffsregister ist u.a. eine amtliche Vermessungsbescheinigung vorzulegen.

Flaggenzertifikat für Seeschiffe

Seeschiffe bis 15 m Rumpflänge brauchen keine staatliche Berechtigung um die Bundesflagge zu führen. Da ein Berechtigungsausweis jedoch in einigen Ländern gefordert wird, stellt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie auf Antrag und gegen Gebühr ein solches Flaggenzertifikat aus.

Schiffsattest für Binnenschiffe

Auf den Binnenwasserstraßen sind Fahrzeuge zulassungspflichtig, die 20 m oder länger sind oder wenn das Produkt aus ihrer Länge, Breite und Tiefgang 100 m³ oder mehr beträgt. Das erforderliche Schiffsattest wird nach einer Erst- oder Nachuntersuchung auf der Grundlage der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung von der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt (ZSUK) bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest in Mainz ausgestellt.

Schiffsbrief für Binnenschiffe

Sportboote in den Binnengewässern, die mindestens 10 m³ Wasser verdrängen, müssen in das Binnenschiffsregister eingetragen werden. Nach Eintragung in das Binnenschiffsregister erteilt das Amtsgericht den Schiffsbrief. Binnenschiffe mit einer Wasserverdrängung von mindestens 5 m³ können freiwillig in das Binnenschiffsregister eingetragen werden. Voraussetzung ist die Vorlage einer Eichbescheinigung, die von der ZSUK ausgestellt wird.

Kennzeichnung von Sportbooten im Bereich der Seeschiffahrtsstraßen

Ein Seeschiff mit Schiffszertifikat muss seinen Namen an jeder Seite des Bugs und seinen Namen sowie den Namen des Heimathafens am Heck in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen. Ein Seeschiff mit gültigem Flaggenzertifikat muss den darin angegebenen Hafen am Heck sowie den Schiffsnamen in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen.

Wassermotorräder dürfen auf den Seeschiffahrtsstraßen und im deutschen Küstenmeer nur dann in Betrieb genommen werden, wenn sie über ein amtliches Kennzeichen verfügen, das demjenigen der Kleinfahrzeuge im Bereich der Binnenschifffahrt entspricht. An vermieteten Wassermotorrädern muss zusätzlich deutlich sichtbar der Name und Wohnsitz oder der Sitz des Vermieters angebracht sein.

Charterboote müssen ebenfalls mit dem Namen und Wohnsitz oder Sitz des Vermieters und darüber hinaus mit der höchstzulässigen Personenzahl versehen sein. Auch sie dürfen nur eingesetzt werden, wenn sie über ein amtliches Kennzeichen verfügen. Dieses Kennzeichen besteht aus

dem amtlichen Kraftfahrzeugkennzeichen des Ortes des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes, gefolgt von einer von diesem bestimmten Nummer.

Anderweitige Kennzeichnungspflichten gibt es im Bereich der Seeschifffahrtsstraßen nicht.

Kennzeichnung von Sportbooten im Bereich der Binnenschifffahrtsstraßen

An jedem Sportboot müssen sein Name und sein Heimat- oder Registerort angebracht sein. Der Name muss auf beiden Seiten und am Heck zu lesen und auch von hinten sichtbar sein, der Heimat- oder Registerort muss auf beiden Seiten des Fahrzeugs stehen oder auf dem Heck.

Hat das Fahrzeug keinen Namen, so ist entweder der Name der Organisation, der das Fahrzeug angehört, oder deren Abkürzung anzubringen. Hat die Organisation mehrere Fahrzeuge, muss dem Namen eine Nummer folgen. Alternativ kann auch die Registernummer gefolgt von der Buchstabengruppe des Landes aufgetragen werden, in dem der Heimat- oder Registerort liegt.

Auf dem Rhein und der Mosel ist an Sportbooten zusätzlich noch die aus acht (arabischen) Ziffern bestehende einheitliche europäische Schiffsnummer anzubringen, sofern ihnen eine solche Nummer erteilt wurde. Die Schiffsnummer ist ebenfalls an beiden Seiten des Fahrzeugs anzubringen und muss auch von hinten sichtbar sein.

Kleinfahrzeuge unterliegen einer besonderen Kennzeichnungspflicht. Hierzu gehören Fahrzeuge mit weniger als 20 m Länge (ohne Ruder und Bugspriet) und Wassermotorräder. Diese müssen nach der Verordnung über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen auf Binnenschifffahrtsstraßen außen ein amtliches oder amtlich anerkanntes Kennzeichen führen. Das Kennzeichen ist an beiden Bug- oder Heckseiten oder am Spiegelheck anzubringen.

Amtliche Kennzeichen sind:

- die Kennzeichen, die von den Wasser- und Schifffahrtsämtern ausgegeben werden (wie Autokennzeichen)
- die Registernummer des Binnenschiffsregisters (gefolgt vom Kennbuchstaben B) mit Heimat- oder Registerort
- das Funkrufzeichen oder die IMO-Schiffsidentifikationsnummer
- die Nummer des Flaggenzertifikats (gefolgt vom Kennbuchstaben F) oder
- das Vermietungskennzeichen nach der Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung

Amtlich anerkannte Kennzeichen:

- Nummer des Internationalen Bootsscheines (IBS) nach der Resolution Nr. 13 rev. der ECE (gefolgt vom Kennbuchstaben der ausstellenden Organisation: M-DMYV, S-DSV, A-ADAC). Der IBS ist darüber hinaus

auch ein Eigentumsnachweis und Reisedokument; er wird an bundesdeutsche Schiffseigner sowie an ausländische Staatsbürger, die einen festen Wohnsitz in der Bundesrepublik haben, ausgegeben.

Das Dokument, aus dem sich das Kennzeichen ergibt, muss an Bord mitgeführt werden.

Die von der Kennzeichnungsverordnung ausgenommenen Fahrzeuge – zum Beispiel muskelbetriebene Boote wie Ruderboote, Kanus, Kajaks, Segelboote bis zu 5,50 m Rumpflänge und Motorboote bis zu 2,21 kW (3 PS) Antriebsleistung – müssen mit dem Bootsnamen (außen) sowie mit dem Namen und der Anschrift des Eigentümers (innen) versehen sein; sie können aber freiwillig ein amtliches oder amtlich anerkanntes Kennzeichen führen.

Versicherung

Anders als für Straßenfahrzeuge gibt es für Sportboote keine Versicherungspflicht. Jeder Wassersportler haftet jedoch für alle Schäden, die er im Zusammenhang mit dem Besitz oder Gebrauch eines Sportbootes einem Dritten schuldhaft zufügt.

Es wird daher jedem Bootseigner dringend empfohlen, zumindest eine Haftpflicht-Versicherung abzuschließen, die Schäden reguliert oder die Abwehr von unberechtigten Ansprüchen übernimmt.

Daneben wird der Abschluss einer Yacht-Kasko-Versicherung empfohlen. Die Yacht-Kasko-Versicherung versichert Totalverlust und Teilschäden am eigenen Boot.

Bootscharter

Der englischsprachige Begriff „Charter“ bedeutete ursprünglich Urkunde, wird aber seit langem in der gewerblichen Schifffahrt im Sinne von Miete eines Schiffes gebraucht. Der Charterer ist deshalb der Mieter eines Schiffes, ein Charterschiff ein gemietetes Sportboot.

In den meisten Fällen handelt es sich um eine Bareboat-Charter, das heißt, die Miete eines Sportbootes ohne Besatzung. Durch den Chartervertrag wird dem Charterer ein Sportboot für einen begrenzten Zeitraum gegen Entgelt zur Verfügung gestellt. Die Bareboat-Charter eines Sportbootes ist damit im deutschen Rechtssystem im Grundsatz der Miete eines Mietwagens vergleichbar, nicht jedoch mit der Buchung einer Reise nach dem Reiseverkehrsrecht. Weitere mit dem Chartervertrag verbundene rechtliche Fragen sind im Merkblatt „Chartern – aber richtig!“ des DSV ausführlich dargestellt. Checklisten für Charterer werden darüber hinaus von Vermietern und Verbänden im Internet angeboten.

Beachten Sie: Ein Sportboot darf nur dann vermietet werden, wenn es über ein Bootszugnis verfügt!

Für die Sicherheit eines Sportbootes und seiner Mannschaft sind neben dem Schiffsführer auch der Eigner oder der Vermieter verantwortlich.

3. Die Vorbereitung

Reiseplanung

Die Sicherheit Ihrer Fahrt entscheidet sich weitgehend vor dem Auslaufen. Informieren Sie sich darum über Ihr Fahrtgebiet. Machen Sie sich mit den dortigen Schifffahrtsvorschriften, den Hilfen für die Navigation und dem angekündigten Wetter vertraut. Setzen Sie sich realistische Ziele, welche Distanzen Sie unter den gegebenen Umständen zurücklegen können. Bedenken Sie die Belastbarkeit Ihrer Crewmitglieder und vervollständigen Sie ihre Ausrüstung mit Proviant. Informieren Sie sich über Liegeplätze, Nothäfen und sichere Ankerplätze entlang der vorgesehenen Route.

Folgendes sollten Sie vor dem Auslaufen berücksichtigen:

- Bringen Sie die Seekarten und Seebücher auf den neuesten Stand und legen Sie diese bereit.
- Informieren Sie sich, auf welchen UKW-Frequenzen die Verkehrszentralen senden.
- Hören Sie die Verkehrsberichte ab und informieren Sie sich über große Fahrzeuge im Revier.
- Hören Sie die Wetterberichte.
- Prüfen Sie ihre Rettungsmittel.
- Ergänzen Sie Proviant, Kraftstoff, Öl und den Wasservorrat.

- Überprüfen Sie die elektrische Anlage und die Positionslaternen auf ihre Funktionsfähigkeit.
- Bringen Sie wenn möglich einen Radarreflektor an.
- Überprüfen Sie Navigationseinrichtungen und -ausrüstung.
- Überprüfen Sie laufendes und stehendes Gut.
- Schließen Sie möglichst alle Seeventile, die nicht dem Kühlwassersystem dienen.
- Überprüfen Sie, ob die Bilge sauber ist.
- Bereiten Sie bei schlechtem Wetter das Fahrzeug so vor, dass gefährliche Arbeiten wie das Anschlagen der Segel auf See vermieden werden.
- Weisen Sie alle Mitfahrer gründlich ein.
- Wählen Sie die Zeit ihres Fahrtantritts so, dass Sie das Ziel sicher vor Einbruch der Dunkelheit erreichen.
- Gehen Sie mit Ihrem Kanu oder Ruderboot auf Fahrt, dann melden Sie sich zuvor bei Verwandten oder Freunden ab und geben Sie das Ziel und die Dauer der Fahrt an. Fahren Sie nicht allein auf das Meer hinaus!

Einweisung der Crew

Unterrichten Sie vor dem Auslaufen Ihre Besatzungsmitglieder und Gäste über die Sicherheitsvorkehrungen an Bord. Erklären Sie die Kompetenzen und Aufgabenverteilung an Bord und das Verhalten bei Notfällen. Sie müssen klar und unmissverständlich absprechen und festlegen, was etwa im Falle eines Mensch-über-Bord-Manövers oder bei einem Schiffsbrand geschieht.

Bestimmen und unterweisen Sie außerdem ein Besatzungsmitglied, das den erforderlichen Befähigungsnachweis besitzt, als Vertreter für den Fall, dass Sie als Fahrzeugführer ausfallen.

Zeigen Sie Ihren Mitfahrern, wo die Rettungsmittel aufbewahrt sind und üben Sie das Anlegen von Rettungsweste und Sicherheitsgurt („Lifeline“). Erklären Sie den Umgang mit den Seenot-Signalen, wichtigen Anlagen des Bootes wie Lenzeinrichtungen, Ventilen – vor allem am Pump-WC – und dem Feuerlöschsystem. Das gilt insbesondere, wenn Heiz- und Kocheinrichtungen mit Gas betrieben werden.

Die Einweisung der Crew sollte mindestens folgende Sicherheitsmaßnahmen betreffen:

- Benachrichtigung aller an Bord befindlichen Personen bei einem Unfall
- sicheres und schnelles Verlassen des Fahrzeuges
- Brandbekämpfung
- Verschließen des Bootes (Schotten, Bulleyes, Lüfterklappen etc.) bei Wassereintritt und Sicherung des Lecks
- Spannen von Strecktauen und Anleinen
- Rettung über Bord gefallener Personen
- Treffen von lebensrettenden Sofortmaßnahmen bei Unfallverletzten



Vor dem Auslaufen muss das Boot und die Ausrüstung überprüft werden

- Benachrichtigen der zuständigen Stellen (Seenotleitung Bremen, Verkehrszentralen, Revierzentralen, Wasserschutzpolizei)

Verhalten an Bord

Achten Sie darauf, dass Ihre Besatzungsmitglieder und Gäste sich an Bord sicher bewegen, Arme und Beine nicht außenbords hängen lassen und auf Segelbooten den Gefahrenbereich des Großbaums meiden. **Achtung!** Nie die Füße zum Abhalten des Bootes – sei es beim Ablegemanöver oder um einer Kollision vorzubeugen – benutzen! Gequetschte Füße sind mit Bordmitteln nicht zu verarzten.

Fragen Sie jedes Besatzungsmitglied, wie anfällig es für Seekrankheit ist. Seekranke Mitfahrer sind unentschlossen bis zur Gleichgültigkeit und oft kaum noch einsatzfähig. Der Fahrzeugführer muss sicherstellen, dass alle notwendigen Arbeiten an Bord trotzdem zuverlässig ausgeführt werden. Denken Sie daran, dass Seekrankheit zum Totalausfall eines Besatzungsmitgliedes führen kann und sogar seine bzw. ihre ständige Beobachtung notwendig machen kann.

Maßnahmen gegen das Überbordfallen

Treffen Sie Maßnahmen gegen das Überbordfallen und prüfen Sie Möglichkeiten, über Bord Gefallene zu retten. Lassen Sie rechtzeitig Rettungswesten und Sicherheitsgurte anlegen. Weisen Sie auf Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte hin. Üben Sie regelmäßig Mensch-über-Bord-Manöver. Üben Sie besonders das an-Bord-Holen von geschwächten Personen. Üben Sie auch mit schwächeren Personen, wie sie über Bord gefallene Menschen wieder auf das Schiff holen.

Törn Vorbereitung für tideabhängige Gewässer

Der Schiffstörn im Wattenmeer der Nordsee ist ein einzigartiges Naturerlebnis. Die weltweit größte Wattenlandschaft umfasst ein bis zu 20 km breites und 450 km langes, regelmäßig von den Gezeiten überspültes Gelände entlang der Küste der Deutschen Bucht. Mehr als 250 Tierarten finden hier ihren Lebensraum, die nirgendwo anders auf der Welt vorkommen.

Beachten Sie bitte die Steuerfähigkeit Ihres Fahrzeuges, wenn Ihre Geschwindigkeit durchs Wasser annähernd die Tidestromgeschwindigkeit erreicht. Beachten Sie bitte auch den nötigen Vorhaltewinkel beim rechtwinkligen Kreuzen der Fahrwasser.

Damit das Erlebnis Wattenmeer ungetrübt bleibt, müssen Sie einige Besonderheiten beachten:

- Ist das Fahrzeug zum Trockenfallen geeignet? Sind Pallhölzer an Bord?
- Neben aktuellen Seekarten und Seehandbüchern sollte auch der Gezeitenatlas oder wenigstens Tidekalender oder beides an Bord sein.
- Nutzen Sie während des Törns alle Möglichkeiten, sich bei Hafenbüros und Ortskundigen über das Seegebiet zu erkundigen.
- Beachten Sie unbedingt die Schutz- und Verbotgebiete, denn das Wattenmeer ist eine äußerst sensible Naturlandschaft.
- Denken Sie daran, dass Veränderungen der Wassertiefen durch Priele jederzeit möglich sind und meiden Sie solche Gebiete im Zweifelsfall.
- Beachten Sie bei der Tourenplanung, dass bei Sturm eine Grundsee entstehen kann und Sie in den Wellentälern auf Grund aufsetzen können.
- Denken Sie daran, dass im Bereich der Priele hohe Strömungen herrschen können.
- Denken Sie daran, dass Leitdämme und Buhnen bei Hochwasser überspült sein können.

Brandschutz

Auf Boote und Schiffe mit Motoren, Koch- oder Heizeinrichtungen gehören tragbare Handfeuerlöscher. Neben den empfohlenen ABC-Pulverlöschern und eventuell fest eingebauten Feuerlöschanlagen sollten folgende Einrichtungen vorhanden sein:

- eine Pütz (Eimer, Schüssel, Wanne) mit Wasser zum Löschen von Bränden fester Stoffe – Löschen Sie Flüssigkeits- und Gasbrände nicht mit Wasser!
- eine Decke aus Wolle, keinesfalls aus Kunstfasern, zum Erstickten von Bränden, insbesondere bei brennenden Personen
- ein Feuerlöschdurchlass für Motorenräume

Bevor es also heißt: „Leinen los!“, überprüfen Sie, ob Sie folgende Punkte erfüllt haben:

- Sie haben alle Besatzungsmitglieder mit der Lage und Funktion der Notausstiege und der Feuerlösch-einrichtungen vertraut gemacht und die Maßnahmen bei Ausbruch eines Feuers, insbesondere bei Fett- und Flüssigkeitsbränden, erläutert.
- Alle wissen, dass in der Koje nicht geraucht wird.
- Für brennende Zigaretten, Kippen, benutzte Streichhölzer stehen verschließbare Abfallbehälter bereit.
- Die Koch- und Heizeinrichtungen werden gemäß der Herstellerangaben benutzt. Die Gasflaschen sind gesichert und Leitungen sowie Verschraubungen wurden regelmäßig mit Schaum oder Wasser auf Leckagen geprüft.
- Auffangwannen für flüssigen Brennstoff wurden kontrolliert und Überlaufmengen sofort beseitigt.
- Ihre Besatzungsmitglieder wissen, dass beim Tanken und Umfüllen von Brennstoff absolutes Rauchverbot gilt. Alle Koch- und Heizeinrichtungen werden dann abgestellt und elektrische Einrichtungen nicht betätigt. Die Öffnungen zum Bootsinneren werden verschlossen.



Aktuelle Seekarten müssen bei einem Törn stets mitgeführt werden

- Beim Befüllen fest eingebauter Tanks werden alle Überlaufmengen sofort beseitigt. Füll- und Entlüftungsleitungen werden regelmäßig überprüft. Nach dem Tanken wird das Boot gelüftet. Der Reservebrennstoff ist in zugelassenen Behältern rutschfest verstaut.
- Vor dem Anlassen von innenliegenden Motoren wird der Motorraum und die Bilge belüftet und die Brennstoffleitungen und Verschraubungen wurden auf Leckagen überprüft. Nach dem Abstellen des Motors sperren Sie die Brennstoffleitungen ab. Bleibt der Motor plötzlich stehen, überprüfen Sie, ob in der Zuleitung Brennstoff austritt, was Sie am Geruch nach Brennstoff erkennen.
- Die Prüfrist der Feuerlöscher und Feuerlöschanlagen ist noch nicht abgelaufen.
- Behälter mit Reinigungsmitteln und Farben stehen nicht im Bootsinneren, sondern außerhalb; sie sind gut gesichert und stehen in sicherer Entfernung von offenen Flammen. Bei Arbeiten mit diesen Flüssigkeiten achten Sie auf eine gute Belüftung und darauf, dass niemand in der Nähe raucht.
- Befestigungen und Klemmen der elektrischen Leitungen werden regelmäßig überprüft und Mängel beseitigt. Batterien sind belüftet und gegen das Eindringen von Wasser geschützt.

Wenn Sie diese Punkte des vorbeugenden Brandschutzes beachten, haben Sie viel für die Sicherheit der Besatzung und des Bootes getan.

Seekarten und nautische Veröffentlichungen

Aktuelle Seekarten und Seebücher, Revierführer und Hafenhandbücher sind für die Reiseplanung und den Törn unerlässlich. Sowohl für den Binnen- als auch den Seebereich gibt es ein umfangreiches Sortiment von Karten und Revierführern, sei es in gedruckter oder digitaler Form.

Neben den Seekarten für die Berufsschifffahrt, die in internationaler Abstimmung hergestellt werden, gibt das BSH amtliche Kartensätze für die Sportschifffahrt heraus. Sie decken die deutschen Küstengewässer der Nordsee und die Gewässer entlang der deutschen und polnischen Ostseeküste ab. Für die Kartensätze wird unter www.bsh.de ein kostenfreier Berichtigungsdienst angeboten. Außerdem gibt das BSH ein umfangreiches Sortiment von Seehandbüchern für deutsche und europäische Seegebiete heraus. Die auf die Bedürfnisse der Berufsschifffahrt ausgerichteten Seehandbücher enthalten eine ausführliche Beschreibung der Fahrwasser, Häfen und Ankerplätze, Empfehlungen für deren Ansteuerung, Angaben über Lotsen- und Verkehrssicherungsdienste sowie regionale Informationen über unsichere Missweisung, Strömungen und Gezeiten. Seekarten und Seebücher bilden ein geschlossenes Informationssystem, sie sind inhaltlich aufeinander abgestimmt und sollten stets gemeinsam benutzt werden. Jährlich neu zu Beginn der Saison erscheinen außerdem der „Jachtfunkdienst Nord- und Ostsee“ und „Jachtfunkdienst Mittelmeer“. Die in Kooperation mit dem BSH vom DSV herausgegebenen Hafenhandbücher richten sich speziell an den Wassersportler und sind inhaltlich auf die Sportschifffahrtkarten des BSH abgestimmt.



Navigation auf einer Segelyacht: Der Chartplotter ermittelt die jeweilige Position eines Bootes mit dem Satelliten-Navigationssystem GPS

Das BSH vertreibt die herausgegebenen Seekarten und Seebücher über den Buchhandel, Yachtausrüster und ein Netz autorisierter Vertriebsstellen. Eine Übersicht über alle Publikationen, Preise und ISBN-Nummern finden Sie unter www.bsh.de.

Elektronische Seekarten

Freizeitskipper können auch mit nichtamtlichen Papierseekarten oder Elektronischen Seekarten auf Fahrt gehen. Vertrieben werden Chartplotter, PC-basierte Systeme und Komplettangebote, also voll funktionstüchtige und meist sehr funktionelle, von professionellen Entwicklungen abgeleitete Geräte. Ein großer Teil der Angebote sind reine Softwareprodukte, die auf einem Notebook eingesetzt werden können. Weitere Details sind im Merkblatt "Elektronische Seekarten" des BSH nachzulesen.

Die nachstehende Checkliste soll die Orientierung in der wachsenden Zahl der Angebote erleichtern.

Wenn Sie ein neues System anschaffen, stellen Sie sich folgenden Fragen:

- Ist das Gerät für den vorgesehenen Einbauort geeignet? Es ist zu beachten, dass Bildschirm und Rechner oft getrennt voneinander aufgestellt werden können, aber Laufwerke für Speichermedien auch dann noch zugänglich sein müssen, wenn der Rechner eingebaut wird.
- Ist ein Spritzwasserschutz notwendig?
- Kann der Bildschirm unter den herrschenden Beleuchtungsverhältnissen einwandfrei abgelesen werden?
- Ist eine ausreichende Anzahl von Schnittstellen im Lieferumfang enthalten, also mindestens je ein Dateneingang für GPS, Kompass und Echolot?
- Gibt es an Bord eine geeignete Stromversorgung?
- Hat das Gerät eine CE-Kennzeichnung?

Hilfreiche Fragen zur Nutzung eines bereits vorhandenen Computers:

- Ist das Gerät robust genug für den Einsatz an Bord?
- Verfügt das Gerät über einen ausreichenden Prozessor, Hauptspeicher- und Festplattenkapazität?
- Sind geeignete Laufwerke für die notwendigen Speichermedien vorhanden?
- Verfügt das Gerät über eine ausreichende Anzahl von Schnittstellen etwa für GPS, Kompass und Echolot?
- Kann der Bildschirm auch bei Tageslicht und unter seitlichem Blickwinkel gut abgelesen werden?
- Eine Maus-Bedienung ist für den Bordbetrieb ungeeignet. Ist ein Mousepad integriert oder ein Rollball anschließbar?
- Stimmt ihr Betriebssystem mit dem Betriebssystem überein, das die Software der elektronischen Seekarten benötigt?

Bitte bedenken Sie immer, dass Seekarten ständig ergänzt und berichtigt werden. Wenn ihre Seekarten – egal ob Sie amtliche, nichtamtliche oder elektronische Karten nutzen – nicht aktuell oder sonst mangelhaft sind und es dadurch zu einem Seeunfall kommt oder ein solcher mit verursacht wird, kann das von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) oder vom Seeamt als grobe Fahrlässigkeit und Verstoß gegen die Regeln der Guten Seemannschaft gewertet werden. Das hat nicht nur Verlust des Bootsführerscheins zur Folge, sondern kann auch versicherungsrechtliche Konsequenzen haben.

Nachrichten für Seefahrer

Die Nachrichten für Seefahrer (NfS) werden wöchentlich vom BSH herausgegeben. Sie dienen in erster Linie der Berichtigung von Seekarten, Seehandbüchern, des Leuchfeuerverzeichnisses und zur Bekanntgabe von Ereignissen oder Maßnahmen größeren Umfangs oder überörtlicher Bedeutung. Heft 1 eines jeden Jahrgangs enthält neben den Nachrichten auch noch allgemeine Informationen über nautische Veröffentlichungen und eine Liste der Stellen im In- und Ausland, an denen die NfS zur Einsicht ausliegen. Hier werden auch die Stellen im Inland angegeben, an denen die Veröffentlichungen ausländischer Dienste eingesehen werden können.

Für die Sportschiffahrt im Seebereich bietet das BSH im Internet einen kostenlosen Berichtigungsservice auf Basis der NfS an. Hier erhalten Sie wöchentlich aktualisiert alle Informationen, die auch die Berufsschiffahrt mit den gedruckten NfS erhält.

Für die Sportschiffahrt im Seebereich enthalten die Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) besonders wichtige Informationen über alle Gefahren und Änderungen, die auf den deutschen Revieren und Küstengewässern zu beachten sind. Sie werden regelmäßig von den Wasser- und Schifffahrtsämtern herausgegeben und sind am Aushang in den



Segeln bei Unwetter in der Flensburger Förde



Sturm über der Nordsee. Wellen und Gischt brechen über das Vorderdeck

amtlichen Stellen und über www.elwis.de einsehbar. Eine Übersicht der Aushangstellen finden Sie unter www.bsh.de.

Wetter

Wassersportler müssen ständig die Wetterlage und die Wettervorhersage berücksichtigen. Unterrichten Sie sich über die herrschenden und vorhergesagten Wetter- und Seegangsverhältnisse und treten Sie nie eine Fahrt an, ohne vorher den Wetterbericht zu hören. Beobachten Sie stets die Wetterentwicklung und gleichen Sie sie mit den Berichten ab. Zu ihrer Ausrüstung sollte unbedingt eine Funkanlage gehören, mit der sie die Wetterberichte empfangen können. Beherzigen Sie das. Setzen Sie nicht Ihr Leben aufs Spiel!

Wetterberichte und Warnungen werden über den Rundfunk, Küstenfunkstellen, UKW-Sprechfunk und das Internet verbreitet.

Informationen über das Wetter, Seewetterberichte

Wetter-Informationen erhalten Sie über:

Deutscher Wetterdienst

Abteilung Seeschifffahrt
Postfach 30 11 90
20304 Hamburg
Tel.: 0180 - 5 91 39 13
E-Mail: seeschifffahrt@dwd.de
Internet: <http://www.dwd.de>

Die Broschüre „Sturmwarnungen und Seewetterberichte für die Sport- und Küstenschifffahrt“ enthält Einzelheiten über Vorhersagegebiete, Rundfunksender, DP07 Seefunk (Sendezeiten und Frequenzen) sowie eine vollständige Übersicht der Rufnummern. Die PDF-Datei finden Sie unter www.dwd.de.

SEEWIS Fax (gebührenpflichtig)

Spezielle und detaillierte Seewetterinformationen für die Törnplanung über Faxabruf. Anmeldeformular und Produktkatalog sind abrufbar unter +49 69 80 56 - 12 00.

Nähere Informationen:

Tel.: +49 (0) 40 66 90 - 19 11

Fax: +49 (0) 40 66 90 - 19 46

E-Mail: seewis-fax@dwd.de

SEEWIS (gebührenpflichtig)

Spezielle und detaillierte Seewetterinformationen für die Törnplanung auf dem eigenen PC. Warnungen, Wettermeldungen, Wetterkarten und Vorhersagen können über Modem abgerufen werden. Lizenzen sind für den gesamten Bereich Nord- und Ostsee, das Mittelmeer oder ausgewählte kleinere Seegebiete erhältlich.

Nähere Informationen:

Tel.: +49 (0) 40 66 90 - 18 52 (10 – 12 Uhr)

Fax: +49 (0) 40 66 90 - 19 46

E-Mail: seewis-online@dwd.de

DP07 Seefunk

Rundfunksender

Deutschlandfunk/Deutschlandradio Kultur

Frequenzen: MW 1269 kHz und KW 6190 kHz / LW 177 kHz

Sendezeiten: 01.05 GZ, 06.40 GZ und 11.05 GZ, 21.05 GZ (während der Sommerzeit, dann auch Vorhersagen für das westliche Mittelmeer) mit Trendvorhersage für weitere 3 Tage.

NDR Info

Frequenzen: MW 702 kHz und 972 kHz

Sendezeiten: 00.05 GZ, 08.30 GZ und 22.05 GZ mit Trendvorhersage für weitere 3 Tage (Inhalt wie DLF) Ausstrahlung Sender Pinneberg RTTY und Faksimile Seewetterberichte, Wettermeldungen und Wetterkarten. Zu empfangen auf verschiedenen Frequenzen über Kurz- und Langwelle. Mit speziellem Decoder darstellbar. Sendepläne im Internet unter www.dwd.de.

Aushänge bei den Hafenbehörden, Wetterstationen und Kurverwaltungen.

Sturmwarndienst: Unter der Telefonnummer +49 (0) 40 66 90 - 12 09 sind über Anrufbeantworter Wind- und Sturmwarnungen für die deutsche Nord- und Ostseeküste bzw. Teilgebiete abrufbar. Liegen keine Warnungen vor, werden Windvorhersagen für die Deutsche Bucht, Westliche und Südliche Ostsee verbreitet.

4. Verkehrsregeln auf dem Wasser

Ebenso wie der Autoverkehr auf der Straße ist auch der Schiffsverkehr auf dem Wasser geregelt. Bevor Sie sich mit einzelnen Vorschriften befassen, sollten Sie noch einmal den Blick auf das Ganze werfen: Denn vor allen Einzelvorschriften steht der Grundsatz, dass der Schiffsführer nach den Regeln der allgemeinen Sorgfaltspflicht und der Guten Seemannschaft alles zu vermeiden hat, was:

- Menschenleben oder Umwelt gefährdet,
- Fahrzeuge, Schifffahrtszeichen, Ufer- und Strombauwerke beschädigt und
- die Schifffahrt behindert.

Im **Binnen-** und im **Seebereich** gelten unterschiedliche Verkehrsvorschriften. Für jeden Schiffsführer ist es unerlässlich, alle notwendigen und verfügbaren Informationen einzuholen und stets alle für das Fahrtgebiet geltenden Regelungen zu kennen oder an Bord bereit zu halten.

Befahren von Binnenschifffahrtsstraßen

Auf den **Binnenschifffahrtsstraßen** Rhein, Mosel und Donau sind internationale Stromkommissionen zuständig und es gelten die Bestimmungen der

- Rheinschifffahrtspolizeiverordnung
- Moselschifffahrtspolizeiverordnung
- Donauschifffahrtspolizeiverordnung

Auf den übrigen Binnenschifffahrtsstraßen gilt, soweit es Bundeswasserstraßen sind, die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung.

Die Bestimmungen sind weitgehend inhaltsgleich. Die Texte der einzelnen Verkehrsverordnungen können

über den Buchhandel, bei der Deutschen Bundes-Verlag GmbH oder der Binnenschifffahrts-Verlag GmbH bezogen werden. Im Internet können Sie das Elektronische Wasserstraßen-Informationssystem (ELWIS) der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unter www.elwis.de einsehen.

Die Verkehrsvorschriften beinhalten auch lokale Vorschriften vorübergehender Art, die von den jeweils zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen erlassen werden und die jeder Fahrzeugführer kennen und beachten muss.

Auf den Binnenschifffahrtsstraßen werden Fahrwasser und -rinnen unterschieden. **Fahrwasser** sind die Teile der Wasserstraßen, die vom durchgehenden Schiffsverkehr benutzt werden. **Fahrrinnen** sind die Teile der Fahrwasser, in denen für den durchgehenden Schiffsverkehr bestimmte Breiten und Tiefen vorhanden sind, deren Erhaltung im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren angestrebt wird. Die Kennzeichnung der Fahrrinnen erfolgt durch Schifffahrtszeichen nach Anlage 8 II der oben genannten Verkehrsordnungen (siehe Seite 60).

Fahrregeln auf den Binnenschifffahrtsstraßen

Für alle Fahrzeuge

Führer von Sportbooten müssen auf Binnenschifffahrtsstraßen insbesondere folgende Regeln beachten:

- Begegnen oder Überholen ist nur gestattet, wenn das Fahrwasser ausreichend breit ist.
- Kurs und Geschwindigkeit dürfen nicht so geändert werden, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes entsteht.
- Überholmanöver dürfen nur begonnen werden, wenn sicher ist, dass sie ohne Gefahr ausgeführt werden können.
- Der Vorausfahrende muss das Überholen – soweit erforderlich und möglich – erleichtern und dazu falls nötig auch seine Geschwindigkeit verringern.
- Wenden ist nur gestattet, wenn andere Fahrzeuge nicht gezwungen werden, unvermittelt ihren Kurs oder ihre Geschwindigkeit zu ändern; sonst muss das beabsichtigte Manöver durch Schallzeichen (siehe Seite 66) angekündigt werden.
- Bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen beachtet werden.

Darüber hinaus gelten für unterschiedlich große Sportboote unterschiedliche Regelungen. Für Fahrzeuge ab 20 Metern Länge gelten die Vorschriften der gewerblichen Schifffahrt. Für Kleinfahrzeuge, also Schiffe mit weniger als 20 Metern Höchstlänge, gelten besondere Regeln.

Fahrregeln für Sportfahrzeuge ab 20 Metern Länge

- Kreuzen sich die Kurse zweier Fahrzeuge, muss dasjenige ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat. Dabei ist ein Kreuzen des Kurses vor dem Fahrzeug zu vermeiden.



Nord-Ostsee-Kanal. Auch Segelboote müssen hier unter Maschine laufen. Sportboote müssen ganz rechts fahren und Berufsschiffe passieren lassen.

- Beim Begegnen müssen die Bergfahrer den Talfahrern ausweichen. Auf Flüssen sind das die Fahrzeuge in Richtung Quelle. Auf Schifffahrtskanälen legt die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) die Berg- und Talrichtung fest. Dabei sind die Bergfahrer „kursweisungsberechtigt“. Die Talfahrer müssen hier also den Weg nehmen, den ihnen die Bergfahrer weisen. Auf einigen Binnenschifffahrtsstraßen gelten jedoch besondere Begegnungsregeln. Informieren Sie sich vor Antritt der Reise rechtzeitig über abweichende Regelungen.
- Der Überholende darf an Backbord oder Steuerbord des Vorfahrenden überholen.
- Ist das Überholen nur durch eine Kursänderung des Vorfahrenden möglich, muss es durch Schallzeichen abgesprochen werden:
 - Der Überholende muss folgende Schallzeichen geben:
 - a) zwei lange Töne, zwei kurze Töne, wenn er an Backbord überholen will
 - b) zwei lange Töne, ein kurzer Ton, wenn er an Steuerbord überholen will
 - Der Vorfahrende muss folgende Schallzeichen geben, wenn die Vorbeifahrt nicht an der gewünschten, jedoch an der anderen Seite möglich ist:
 - a) einen kurzen Ton, wenn das Überholen an Backbord möglich ist
 - b) zwei kurze Töne, wenn das Überholen an Steuerbord möglich ist
 - Der Überholende muss, wenn er unter den gegebenen Verhältnissen noch überholen will, folgende Schallzeichen geben:



Elbbrücke in Geesthacht, Schleswig-Holstein

- a) zwei kurze Töne, wenn er an Backbord überholen will
- b) einen kurzen Ton, wenn er an Steuerbord überholen will
- Ist das Überholen unmöglich, muss der Vorfahrende fünf kurze Töne geben.

Fahrregeln für Kleinfahrzeuge unter 20 Metern Länge

- Kleinfahrzeuge müssen Großfahrzeugen den nötigen Raum lassen. Sie müssen auch Fahrzeugen ausweichen, die das blaue Funkellicht nach § 3.27 BinSchStrO zeigen. Ohne ausdrücklich genannt zu sein, gilt dies im Rahmen der allgemeinen Sorgfaltspflicht und der Guten Seemannschaft auch auf Rhein, Mosel und Donau.
- Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb müssen Kleinfahrzeugen ohne Maschinenantrieb ausweichen.
- Kleinfahrzeuge, die weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fahren – also etwa Ruderboote – müssen den unter Segel fahrenden Kleinfahrzeugen ausweichen.
- Kreuzen sich die Kurse zweier Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb, muss dasjenige ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat. Das gilt auch für Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb, die nicht unter Segel fahren – also etwa Ruderboote (nicht auf Rhein und Mosel).
- Nur unter Segel fahrende Kleinfahrzeuge überholen einander auf der Luvseite. Luvseite ist diejenige Seite, die dem gesetzten Großsegel gegenüber liegt.
- Zwei Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb müssen beim Begegnen Backbord an Backbord vorbeifahren (siehe Abbildung 1); dies gilt auch für Kleinfahrzeuge



Schiffsverkehr auf der Elde bei Plau am See

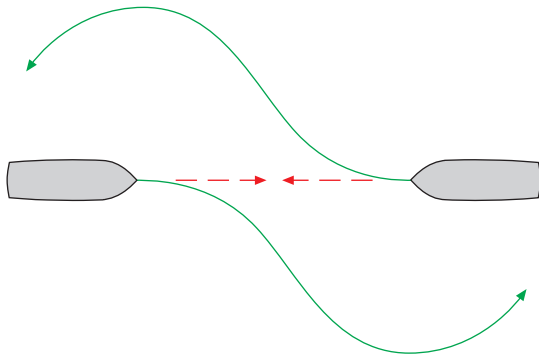


Abbildung 1 Zwei Kleinfahrzeuge (mit oder ohne Maschinenantrieb) müssen beim Begegnen Backbord an Backbord vorbeifahren.

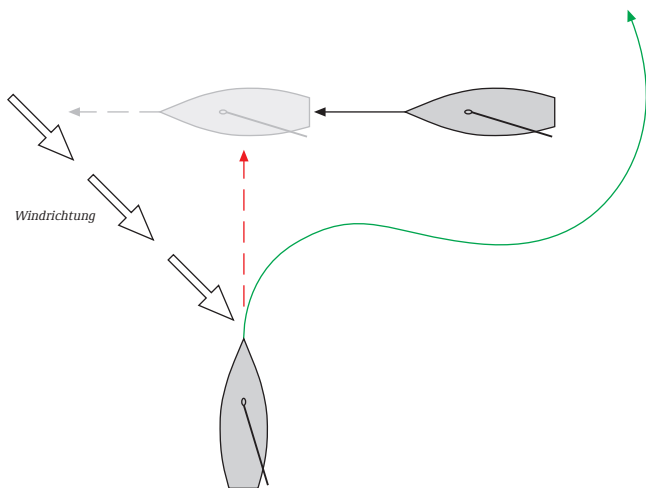


Abbildung 2 Wenn sie den Wind nicht von derselben Seite haben, muss das Fahrzeug, das den Wind von Backbord hat, dem anderen ausweichen.

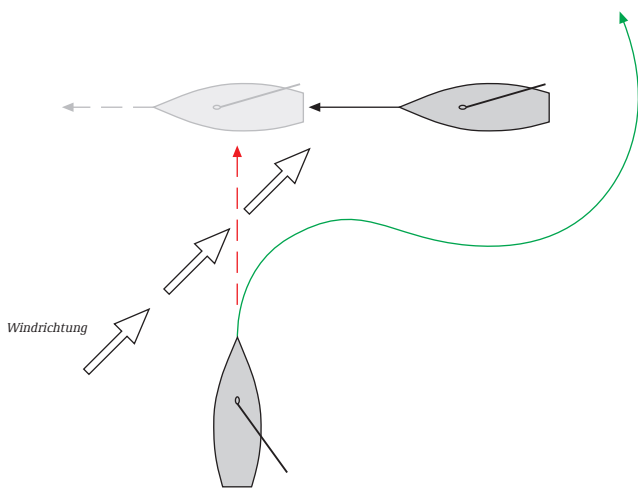


Abbildung 3 Wenn sie den Wind von derselben Seite haben, muss das luvseitige Fahrzeug dem leeseitigen Fahrzeug ausweichen. Luvseite ist diejenige Seite, die dem gesetzten Großsegel gegenüber liegt.

ohne Maschinenantrieb, die nicht unter Segel fahren (etwa Ruderboote), außer auf Rhein und Mosel.

- Zwei nur unter Segel fahrende Kleinfahrzeuge müssen beim Kreuzen wie folgt ausweichen:
 - a) Wenn sie den Wind nicht von derselben Seite haben, muss das Fahrzeug, das den Wind von Backbord hat, dem anderen ausweichen (siehe *Abbildung 2*).
 - b) Wenn sie den Wind von derselben Seite haben, muss das luvseitige Fahrzeug dem leeseitigen Fahrzeug ausweichen (siehe *Abbildung 3*).
 - c) Wenn ein Fahrzeug mit Wind von Backbord ein Fahrzeug in Luv sieht und nicht mit Sicherheit feststellen kann, ob das andere Fahrzeug den Wind von Backbord oder Steuerbord hat, muss es dem anderen ausweichen.
- Kleinfahrzeuge, die unter Segel und mit Maschinenantrieb fahren, gelten als Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb.
- Kleinfahrzeuge müssen vor Badeufern sowie an ausgelegten Angel- und Fischereigeräten und an Anlegestellen der Fahrgastschifffahrt so vorbeifahren, dass weder Personen noch Anlagen gefährdet werden.

Fahrverbote auf den Binnenschifffahrtsstraßen

In den Sonderkapiteln der Binnenschifffahrtsstraßenordnung werden eine Reihe von Befahrensverböten für bestimmte Wasserstraßenabschnitte ausgesprochen. Dabei sind für Sportfahrzeuge unabhängig von ihrer Größe besonders folgende Verböte wichtig:

- **Fahrverbot** auf dem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal von km 8,35 bis km 12,20 und den außerhalb des Fahrwassers gelegenen Altwässern und Flachwasserzonen des Main-Donau-Kanals, der Regnitz und der Altmühl,
- **Fahrverbot außerhalb der Fahrrinne** auf dem Großen Müggelsee für Sportfahrzeuge mit in Betrieb gesetztem Verbrennungsmotor – ausgenommen Sportfahrzeuge auf dem Weg zu ihrem am Ufer des Sees gelegenen ständigen Liegeplatz,
- **Nachfahrverbot** auf dem Kleinen Müggelsee, Die Bänke, der Großen Krampe, dem Kalksee, der Zernsdorfer Lanke, der Scharfen Lanke, der Sacrower Lanke, dem Petziensee, dem Glindowsee, dem Lehnitzsee, dem Krampnitzsee, dem Tegeler See, dem Nordteil des Nieder Neuendorfer Sees ab km 10,00 und dem Werbellinsee für Sportfahrzeuge mit in Betrieb gesetztem Verbrennungsmotor während der Zeit von 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr – ausgenommen Sportfahrzeuge auf dem Weg zu ihrem am Ufer des Sees gelegenen ständigen Liegeplatz.



Hubschleuse in Mirow, Mecklenburg-Vorpommern



Frachtschiff im Hebewerk Henrichenburg, Nordrhein-Westfalen

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen können durch schifffahrtspolizeiliche Anordnungen weitere Verbote erlassen.

Anker-, Anlege- und Festmachverbote

Durch das Anker-, Anlegen und Festmachen darf die Schifffahrt nicht beeinträchtigt werden. Auf anlegende Fahrzeuge hat die übrige Schifffahrt Rücksicht zu nehmen. Wassersportfahrzeuge müssen ihren Liegeplatz so nahe am Ufer wählen, wie es ihr Tiefgang und die örtlichen Verhältnisse zulassen. Kleinfahrzeugen ist das Stillliegen an einer Liegestelle ohne Erlaubnis der zuständigen Behörde nur bis zu drei Tagen gestattet. Hierbei sollen sie möglichst nur an den Enden der Liegestelle still liegen.

Ein grundsätzliches Stillliege-, Anker- und Festmachverbot besteht

- auf Schifffahrts- und Schleusenkanälen
- auf behördlich bekannt gegebenen oder gekennzeichneten Strecken
- unter Brücken und Hochspannungsleitungen
- in Fahrwasserengen sowie an Einmündungen oder Hafeneinfahrten
- in der Fahrlinie von Fähren und im Kurs, den Fahrzeuge beim An- und Ablegen benutzen
- auf gekennzeichneten Wendestellen

Bäume, Geländer, Pfähle, Grenzsteine, Säulen, Eisenleitern, Handläufe und ähnliche Gegenstände dürfen weder zum Festmachen noch zum Verholen benutzt werden.

Durchfahren von Schleusen

Schleusenein- und -ausfahrten werden durch Lichtsignale in unmittelbarer Nähe der Schleusenkamer ge-

regelt. Für Sport- und Kleinfahrzeuge kann die Schleuseneinfahrt durch Lichtsignale besonders geregelt sein, die entweder zusammen mit den Signallichtern für die Großschifffahrt gezeigt werden oder an den Wartestellen, die mit Signalen für Klein- und Sportfahrzeuge ausgewiesen sind (siehe auch Seite 66).

Soweit sie nicht Bootsschleusen, Bootsgassen oder Bootsumsetzanlagen benutzen können, werden Klein- und Sportfahrzeuge nur in größeren Gruppen oder zusammen mit anderen Fahrzeugen geschleust. Ausnahmen sind jedoch möglich. Bei Gruppen- oder Wanderfahrten empfiehlt sich eine rechtzeitige Anmeldung zum Schleusen beim zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt oder bei der jeweiligen Schleusenbetriebsstelle. Sind Bootsschleusen vorhanden, sollten diese Anlagen benutzt werden. Ist die Einfahrt in die Schleuse für Sport- und Kleinfahrzeuge gesondert geregelt, dürfen sie erst nach Freigabe der Einfahrt durch die Signallichter in die Schleuse einfahren.

Die Führer von Fahrzeugen im Schleusenbereich müssen folgende Vorschriften beachten:

- Jedes neu im Schleusenbereich eintreffende Fahrzeug muss bei der Schleusenaufsicht zur Feststellung des Schleusenranges angemeldet werden.
- Es darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden.
- Im Schleusenbereich ist das Überholen verboten.
- Außer zur Einfahrt in die Schleusenkamer dürfen Sie nicht über das am Ufer aufgestellte Halteschild hinausfahren.
- Wer nicht schleusen will, darf im Schleusenbereich nur stillliegen, wenn es allgemein zugelassen oder von der Schleusenaufsicht im Einzelfall erlaubt ist.



Fluss Elde, Hubbrücke in Plau am See

- Klein- und Sportfahrzeuge dürfen erst nach den Fahrzeugen der Großschifffahrt und nach Aufforderung der Schleusenaufsicht in die Kammer hineinfahren. Ist die Schleuseneinfahrt für Klein- und Sportfahrzeuge durch besondere Signallichter geregelt, dürfen sie auch erst nach Freigabe der Einfahrt durch die Lichter einfahren.
- Während des Schleusenvorgangs muss das Fahrzeug ausreichend befestigt sein; es müssen Fender benutzt werden.

Durchfahren von Brücken

Brücken und Brückenpfeiler können das Fahrwasser erheblich einschränken. Daher regeln Verkehrszeichen das Durchfahren von Brückenöffnungen (siehe Seite 66):

- Ist eine Brückenöffnung durch ein oder zwei gelbe oder weiß-grüne Karos gekennzeichnet, wird empfohlen, diese Öffnung zu durchfahren. Die anderen Öffnungen dürfen Sie nur auf eigene Gefahr benutzen.
- Ist eine Brückenöffnung durch rot-weiße Karos gekennzeichnet, müssen Sie zwischen diesen Karos durchfahren. Die Schifffahrt außerhalb des durch die beiden Tafeln begrenzten Raumes ist verboten.
- Sind Brückenöffnungen durch eine rot-weiß-rote Tafel (nachts durch ein oder zwei rote Lichter) gekennzeichnet, ist das Durchfahren dieser Brückenöffnung ausnahmslos verboten.
- Ist eine Brücke nicht durch eines der genannten Zeichen gekennzeichnet, darf jeder Bogen ohne Einschränkung durchfahren werden. Dabei ist der Tiefgang des Fahrzeugs zu berücksichtigen. Die Durchfahrt nicht gekennzeichnete Brückenöffnungen geschieht auf eigene Gefahr.

Verhalten bei unsichtigem Wetter

Boote und Schiffe müssen bei unsichtigem Wetter Radar benutzen und mit Sprechfunk ausgerüstet sein.

Abweichend hiervon dürfen sie bei unsichtigem Wetter auf folgenden Gewässern auch ohne Radar fahren, wenn sie mit einer Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff – Schiff ausgerüstet sind und auf Kanal 10 oder einem von der zuständigen Behörde zugewiesenen anderen Kanal auf Empfang geschaltet sind: auf der Donau, der Fulda und der Werra, der Weser von km 0,00 bis km 204,47, der Ilmenau, dem Elbe-Lübeck-Kanal, der Spree-Oder-Wasserstraße, den Berliner und Brandenburger Wasserstraßen, der Unteren Havel-Wasserstraße (außer im Bereich von km 4,00 bis km 66,70), dem Havelkanal, der Havel-Oder-Wasserstraße, der Oberen-Havel-Wasserstraße, der Müritz-Havel-Wasserstraße, der Müritz-Elde-Wasserstraße, der Saale von km 88,50 bis km 124,16, dem Saale-Leipzig-Kanal von km 7,70 bis km 18,76, der Oder von km 542,40 bis km 704,10, der Westoder von km 0,00 bis km 17,10, der Lausitzer Neiße von km 0,04 bis km 0,45 sowie auf der Peene von km 2,70 bis km 104,60 einschließlich Westpeene, Kummerower See und Richtgraben.

Lichterführung

Bei Nacht und bei unsichtigem Wetter sind die vorgeschriebenen Lichter zu führen. Jeder Sportbootführer muss dazu die Bestimmungen der Verkehrsvorschriften beachten. Dies gilt insbesondere auch für die Stellung der Lichter zueinander.

Aus Sicherheitsgründen dürfen nur für die Binnenschifffahrt zugelassene Positionslaternen verwendet werden. Diese sind durch das Symbol eines Ankers, einen der nachstehenden Buchstaben (D, NL, B, F, CH, L) sowie eine mehrstellige Zahl gekennzeichnet.

Fahrzeuge in Fahrt müssen eine der folgenden Kombinationen als Positionslichter führen:



Positionslicht am Bug eines Segelbootes

Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb

- als Topplicht: ein weißes helles Licht in gleicher Höhe wie die Seitenlichter und mindestens 1 Meter vor ihnen,
- als Seitenlichter: ein grünes helles oder gewöhnliches Licht und ein rotes helles oder gewöhnliches Licht,
- als Hecklicht: ein weißes gewöhnliches Licht

oder

- als Topplicht: ein weißes helles Licht, 1 Meter höher als die Seitenlichter,
- als Seitenlichter: ein grünes helles und ein rotes helles Licht, diese können unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein,
- als Hecklicht: ein weißes gewöhnliches Licht

oder

- als Topplicht: ein weißes helles von allen Seiten sichtbares Licht,
- als Seitenlichter: ein grünes helles und ein rotes helles Licht, diese können unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein

Kleinfahrzeuge, die unter Segel fahren

- als Seitenlichter: je ein grünes und ein rotes helles oder gewöhnliches Licht. Die Lichter dürfen auch unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein,
- als Hecklicht: ein weißes helles oder gewöhnliches Licht,

oder

- Seitenlichter und das Hecklicht in einer einzigen Laterne am Topp,
- oder**
- als Topplicht: ein weißes gewöhnliches von allen Seiten sichtbares Licht,
- bei der Annäherung anderer Fahrzeuge: ein zweites weißes gewöhnliches Licht

Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb und ohne Segel

- ein weißes gewöhnliches von allen Seiten sichtbares Licht

Stillliegende Kleinfahrzeuge

- ein von allen Seiten sichtbares weißes gewöhnliches Licht auf der Fahrwasserseite

Andere Lichter dürfen nicht geführt werden.**Befahren von Seeschiffahrtsstraßen****Verkehrsvorschriften**

Auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen gelten folgende Verkehrsvorschriften:

- Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln – KVR) sowie Verordnung zu den Kollisionsverhütungsregeln
- die nationale Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)
- die Schifffahrtsordnung Emsmündung (ausschließlich für Ems und Leda)
- die besonderen Befahrensregelungen für Nationalparke Wattenmeer und Naturschutzgebiete sowie für Schieß- und Warngebiete

Die internationalen Kollisionsverhütungsregeln gelten auf der Hohen See und im nationalen Bereich uneingeschränkt außerhalb der Fahrwasser der SeeSchStrO.

Innerhalb der Fahrwasser gelten sie, wenn nichts anderes bestimmt ist. Informieren Sie sich in der SeeSchStrO oder der Schifffahrtsordnung Emsmündung genau, welche Regeln in Ihrem Fahrtgebiet gelten.

Die Verkehrsvorschriften werden durch die Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest zur SeeSchStrO und zu der Schifffahrtsordnung Emsmündung ergänzt. Beides finden Sie als Veröffentlichung des BSH oder online unter www.elwis.de.

Kennzeichnung von Schifffahrtsstraßen im Seebereich

Das Betonungssystem der „International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities“ (IALA) für Europa, den Mittelmeerraum und den Westpazifik (Region A) ist Basis für die Kennzeichnung der deutschen Seeschiffahrtsstraßen. Es gilt für alle festen und schwimmenden Schifffahrtszeichen. Ausgenommen sind lediglich Leuchttürme, Leitfeuer, Richtfeuer, Feuerschiffe und Großtonnen.

Nach dem IALA-System gibt es fünf verschiedene Arten von Zeichen. Die Bedeutung ergibt sich aus ihrer Form und Farbe, zusätzlich aus Form und Farbe der Toppzeichen sowie Farbe und Kennung des Feuers (siehe Seite 59/60).

Laterale Zeichen bezeichnen die seitliche Begrenzung eines Fahrwassers. Die Bezeichnungsrichtung ist im allgemeinen die Hauptrichtung einer Meerenge, Hafenzufahrt, eines Flusses oder eines Wasserweges von See kommend oder von West nach Ost fahrend. Sie ist aus der Seekarte zu ersehen. Sind die Schifffahrtszeichen nummeriert, tragen sie von See kommend an der Steuerbordseite eines Fahrwassers ungerade Nummern. An Backbord finden sich die geraden Nummern.

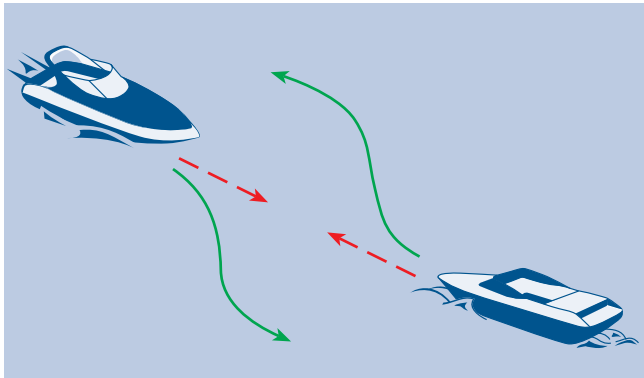


Abbildung 4 Entgegenkommer (Regel 14 der KVR)

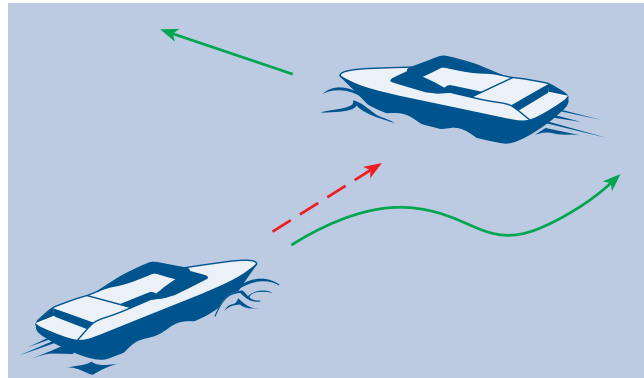


Abbildung 5 Kreuzende Kurse (Regel 15 der KVR)

Die Seezeichen, die ein abzweigendes oder einmündendes Fahrwasser bezeichnen, tragen unter der Nummer der Lateralbezeichnung des durchgehenden Fahrwassers den Namen und die erste Nummer des abzweigenden oder die letzte Nummer des einmündenden Fahrwassers. Name und Nummer sind durch einen waagerechten Strich von der Lateralbezeichnung des durchgehenden Fahrwassers getrennt.

Als **Fahrwasser** bezeichnet man die Flächen, die durch entsprechende Sichtzeichen (siehe Anlage I, Sichtzeichen B.11 und B.13 der SeeSchStrO) gekennzeichnet sind.

Lichterführung auf Seeschiffahrtsstraßen

Auf den Seeschiffahrtsstraßen sind Lichter bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu führen. Bei verminderter Sicht gilt diese Regelung auch am Tage. Es dürfen nur vom BSH baumustergeprüfte Positionslaternen verwendet werden. Produkte aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die den deutschen technischen Anforderungen nicht entsprechen, werden einschließlich der im Herstellerland durchgeführten Prüfungen, Zulassungen und Überwachungen als gleichwertig anerkannt, wenn mit ihnen das geforderte Schutzniveau – Sicherheit, Gesundheit und Gebrauchstauglichkeit – gleichermaßen erreicht wird.

Als Fahrzeugführer sind Sie für die ständige Wirksamkeit und Betriebssicherheit der Positionslaternen verantwortlich.

Folgende Lichter sind bei Booten und Schiffen in Fahrt vorgeschrieben:

- Segel- und Ruderboote: Seitenlichter und ein Hecklicht. Bei weniger als 20 m Länge dürfen die Boote anstelle der Seitenlichter und des Hecklichtes eine Dreifarbenlaterne an oder nahe der Mastspitze führen. Wenn Segelboote unter 12 m Länge und Ruderboote die Lichter nicht führen können, muss mindestens ein weißes Rundumlicht geführt werden.

- Motorboote: Topplicht, Seitenlichter, Hecklicht. Motorboote von weniger als 7 m Länge und nicht mehr als 7 Knoten Höchstgeschwindigkeit tragen mindestens ein weißes Rundumlicht. Motorboote von weniger als 12 m Länge müssen ein weißes Rundumlicht und Seitenlichter haben oder ein weißes Rundumlicht und eine doppelcolorige Laterne.
- Segel- und Ruderboote von weniger als 12 m Länge, die mit Maschinenantrieb ausgerüstet sind, müssen dieselben Lichter wie Segel- und Ruderboote von weniger als 12 m Länge tragen, solange der Maschinenantrieb nicht benutzt wird. Wird dagegen der Motor eingesetzt, so müssen sie die entsprechenden Lichter für Motorboote führen, auch wenn sie gleichzeitig unter Segel fahren.
- Motorboote von weniger als 7 m Länge, Segelboote unter 12 m Länge sowie Ruderboote, die wegen der Bauart des Fahrzeuges auch kein weißes Rundumlicht führen können, dürfen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang und bei verminderter Sicht nicht fahren. Ausnahme ist der Notstand. Für diesen Fall muss der Bootsführer immer eine elektrische Leuchte (Taschenlampe) oder Laterne mit einem weißen Licht gebrauchsfertig mitführen und rechtzeitig zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten. Topplicht und Hecklichter sind weiße Lichter, Seitenlicht Steuerbord ist ein grünes Licht, Seitenlicht Backbord ist ein rotes Licht.

Weitere Informationen hierzu finden Sie in der Broschüre „Lichterführung und Schallsignalanlagen auf Fahrzeugen unter 20 m Länge in der Seeschiffahrt“ des BSH, die Sie von der Internetseite des BSH (www.bsh.de) herunterladen können.

Kollisionsverhütungsregeln für Boote und Schiffe

Die **Kollisionsverhütungsregeln (KVR)** heißen offiziell „Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zu-

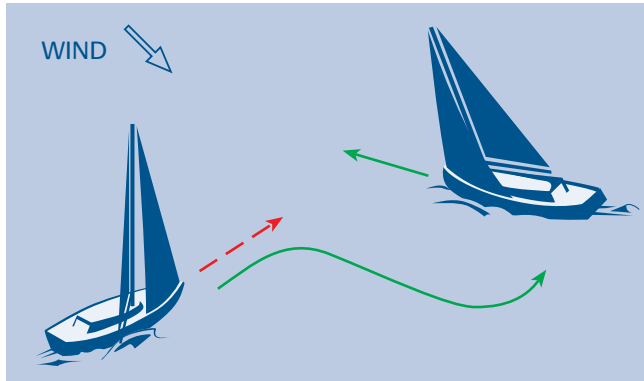


Abbildung 6 Segelfahrzeuge, die den Wind nicht von derselben Seite haben (Regel 12 (a) (i) der KVR)

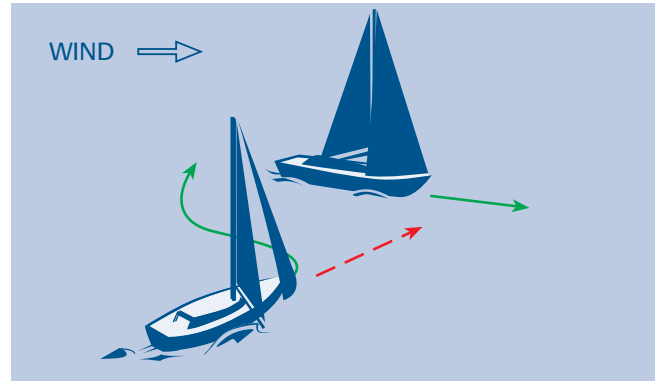


Abbildung 7 Segelfahrzeug mit Wind von Backbord sichtet Segelfahrzeug in Luv (Regel 12 (a) (iii) der KVR)

sammenstoßen auf See“ und sollen Havarien verhüten. Hier finden sich auch die Regeln, nach denen Boote und Schiffe einander ausweichen. Sie müssen von allen am Seeverkehr teilnehmenden Fahrzeugen beachtet werden, sobald sie einander in Sicht haben. Dabei ist die Lage der Fahrzeuge beim ersten in Sicht kommen maßgebend.

Jedes Manöver zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muss entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden, wie Gute Seemannschaft es erfordert. Ziel des Manövers ist es, einen sicheren Passierabstand zu erreichen.

Das Manöver muss außerdem deutlich sein. Änderungen des Kurses oder der Geschwindigkeit bei Ausweichmanövern müssen so reichlich bemessen werden, dass ein anderes Fahrzeug sie schnell und eindeutig erkennen kann. Mehrere aufeinander folgende kleine Änderungen von Kurs und/oder Geschwindigkeit sind zu vermeiden.

Ausweichregeln für Maschinenfahrzeuge untereinander

Entgegengesetzte Kurse

Nähern sich zwei Maschinenfahrzeuge auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen einander so, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, müssen beide Fahrzeuge nach Steuerbord ausweichen, damit sie einander an der Backbordseite passieren (Regel 14 der KVR, siehe Abbildung 4).

Kreuzende Kurse

Kreuzen sich die Kurse zweier Maschinenfahrzeuge so, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss dasjenige, welches das andere Fahrzeug an seiner Steuerbordseite hat, ausweichen (Regel 15 der KVR, siehe Abbildung 5).

Ausweichregeln für Segelfahrzeuge untereinander

Nähern sich zwei Segelfahrzeuge einander so, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht,

so muss, wenn beide den Wind von derselben Seite haben, das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen ausweichen (Regel 12 (a) (ii)). Surfbretter sind Segelfahrzeuge im Sinne der SeeSchStrO.

Haben zwei Segelfahrzeuge den Wind nicht von derselben Seite, so muss dasjenige ausweichen, das den Wind von Backbord hat (siehe Abbildung 6).

Wenn ein Segelfahrzeug mit Wind von Backbord ein Segelfahrzeug in Luv sichtet und nicht mit Sicherheit erkennen kann, von welcher Seite dieses den Wind hat – das kann etwa nachts der Fall sein – so muss es ausweichen (Regel 12 (a) (iii), siehe Abbildung 7).

Ausweichregeln für Maschinenfahrzeug und Segelfahrzeug

Wenn ein Maschinenfahrzeug und ein Segelfahrzeug sich so nähern, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss das Maschinenfahrzeug dem Segelfahrzeug ausweichen, es sei denn, dass das Maschinenfahrzeug auf das Fahrwasser angewiesen ist (Regel 18 (a) (iv), siehe Abbildung 8). Abweichend davon gilt in Verkehrstrennungsgebieten ein Behinderungsverbot von Maschinenfahrzeugen kleiner 20 Meter und allen Segelfahrzeugen, unabhängig von ihrer Länge (Regel 10).

Ausweichregeln für Segelfahrzeug und fischendes Fahrzeug

Segler müssen fischenden Fahrzeugen, die als solche gekennzeichnet sind, ausweichen (Regel 18 (b) (iii), siehe Abbildung 9).

Ausweichregeln für Fahrzeug und manövrierbehindertes Schiff

Alle Fahrzeuge, und zwar sowohl Maschinen- als auch Segelfahrzeuge, müssen einem manövrierbehinderten Schiff ausweichen (Regel 18 (a) (ii) / 18 (b) (ii)).

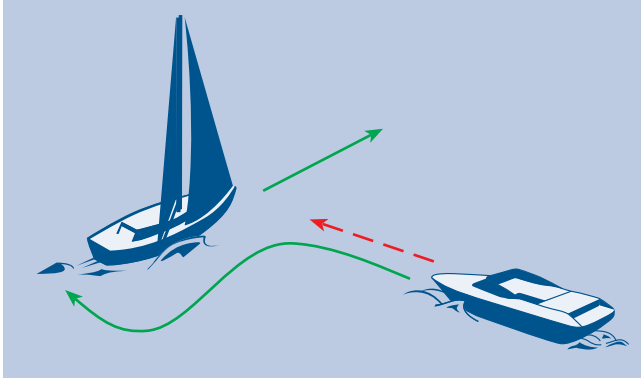


Abbildung 8 Maschinen- und Segelfahrzeug (Regel 18 (a) (iv) der KVR)

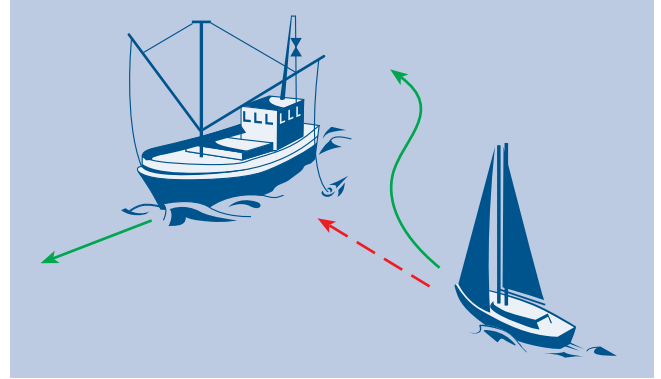


Abbildung 9 Segelfahrzeug und fischendes Fahrzeug (Regel 18 (b) (iii) der KVR)

Ausweichregeln für Überholer

Ungeachtet der vorstehenden Ausweichregeln muss jedes Fahrzeug beim Überholen dem anderen ausweichen (Regel 13).

Verkehrstrennungsgebiete

In vielen Gewässern sind Verkehrstrennungsgebiete, gewissermaßen „Autobahnen“ auf See, von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) eingerichtet worden. Die Lage dieser Gebiete mit den vorgeschriebenen Fahrtrichtungen kann den Seekarten entnommen werden. Verkehrstrennungsgebiete sind in ihrem Aufbau international einheitlich und werden international als „Traffic Separation Scheme“ (TSS) bezeichnet.

Die entgegengesetzten gerichteten Verkehrsströme werden durch eine Trennzone oder Trennlinie auseinander gehalten. Ein Verkehrstrennungsgebiet dient meist dem Durchgangsverkehr. Die Küstenverkehrszone ist Fahrzeugen im „Nahverkehr“ und kleinen Fahrzeugen vorbehalten.

Beachten Sie, dass betonte Schifffahrtswege und Verkehrstrennungsgebiete seewärts der Seeschiffahrtsstraßen keine Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO mit einem generellen Vorfahrtsrecht der im Fahrwasser fahrenden Schiffe sind. Es gelten die Ausweichregeln der KVR. Ausnahmen bilden die „Engen Fahrwasser“ im Sinne der Regel 9 der KVR.

Das Verhalten in Verkehrstrennungsgebieten ist in Regel 10 der KVR verbindlich vorgeschrieben.

Die wichtigsten Vorschriften lauten:

Ein Fahrzeug, das ein Verkehrstrennungsgebiet benutzt,

- muss auf dem entsprechenden Einbahnweg in der allgemeinen Verkehrsrichtung dieses Weges fahren
- sich, soweit möglich, von der Trennlinie oder der Trennzone klar fern halten
- in der Regel an den Enden des Einbahnweges ein- oder auslaufen. Wenn es dennoch von der Seite ein- oder ausläuft, muss es in einem möglichst kleinen Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen

- im Bereich des Zu- und Abgangs eines Verkehrstrennungsgebiets besonders vorsichtig fahren

Das Queren von Einbahnwegen ist möglichst zu vermeiden; ist es unumgänglich, so muss dies möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen.

Die Bewegungsrichtung des Fahrzeugs über Grund ist dabei unerheblich, vielmehr kommt es auf die Kielrichtung des Fahrzeugs an. Sinn dieser Regelung ist es, dass andere Fahrzeuge, die dem Verlauf der allgemeinen Verkehrsrichtung folgen, vor allem bei Nacht und verminderter Sicht eindeutig erkennen können, ob das Fahrzeug den Einbahnweg queren oder der allgemeinen Verkehrsrichtung folgen will (siehe Abbildung S. 33).

Außer beim Queren oder beim seitlichen Einlaufen in einen Einbahnweg oder beim seitlichen Verlassen eines Einbahnweges darf ein Fahrzeug nicht in eine Trennzone einlaufen oder sie überfahren. Ausgenommen sind Notfälle zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr und das Fischen innerhalb der Trennzone.

Ein Fahrzeug von weniger als 20 m Länge oder ein Segelfahrzeug darf die sichere Durchfahrt eines Maschinenfahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern.

Ein Fahrzeug, das ein Verkehrstrennungsgebiet nicht benutzt, muss von diesem einen möglichst großen Abstand halten, um so den Richtungsverkehr nicht zu behindern.

Küstenverkehrszonen (Inshore Traffic Zone) dürfen vom Durchgangsverkehr, der den entsprechenden Einbahnweg des angrenzenden Verkehrstrennungsgebiets sicher befahren kann, in der Regel nicht benutzt werden.

Fahrzeuge von weniger als 20 m Länge, Segelfahrzeuge und fischende Fahrzeuge dürfen Küstenverkehrszonen jedoch benutzen.

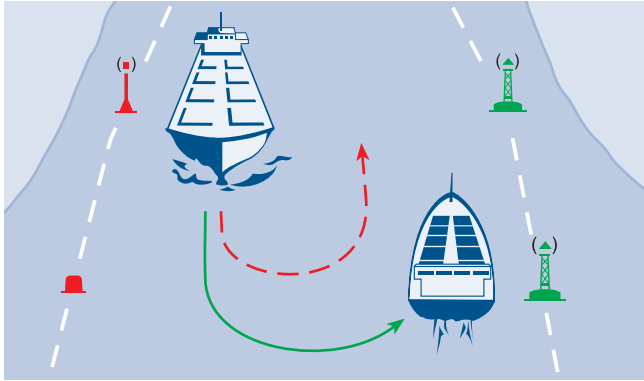


Abbildung 10 Drehen im Fahrwasser

fen, dort drehen, an- oder ablegen wollen, warten müssen, bis das vorfahrtberechtigte Fahrzeug vorüber ist.

Warten bedeutet: Geschwindigkeit mindern, stoppen, rückwärts gehen oder frühzeitig und durchgreifend den Kurs ändern (rechtlich gilt dies nicht als Ausweichen).

Vorfahrt beachten begründet eine Wartepflicht. Wer die Vorfahrt zu beachten hat, muss rechtzeitig durch sein Fahrverhalten erkennen lassen, dass er warten wird. Er darf nur weiterfahren, wenn er übersehen kann, dass die Schifffahrt im Fahrwasser nicht beeinträchtigt wird. Gegebenenfalls hat der Wartepflichtige seinen Kurs oder seine Geschwindigkeit zu ändern (rechtlich gilt dies nicht als Ausweichen).

Queren des Fahrwassers bedeutet: deutliches Abweichen von der gewählten Fahrtrichtung über Grund vom Fahrwasserverlauf.

Überholendes Fahrzeug ist ein Fahrzeug, das sich einem anderen aus einer Richtung von mehr als 22,5 Grad achterlicher als querab nähert.

In das Fahrwasser einlaufendes Fahrzeug ist ein Fahrzeug, das aus einem einmündenden Fahrwasser oder von außerhalb des Fahrwassers kommend die Fahrwassergrenze überfährt.

Querendes Fahrzeug ist ein Fahrzeug, dass in seiner Fahrtrichtung über Grund deutlich vom Fahrwasserverlauf abweicht.

Drehendes Fahrzeug ist ein Fahrzeug, das im Fahrwasser seine Fahrtrichtung über Grund um 180 Grad oder mehr ändert (siehe Abbildung 10).

Fahrregeln auf den Seeschifffahrtsstraßen Grundsätze

Die Fahrregeln auf den Seeschifffahrtsstraßen gelten unabhängig von den Sichtverhältnissen. Die KVR des Abschnittes II gelten (wie in Regel 11 und 19 der KVR beschrieben) vor allem für das Fahren auf Sicht. Im Fahrwasser gelten sie für das Überholen (Regel 13 Buchstabe a und c der KVR) und für entgegengesetzte Kurse (Regel 14 Buchstabe a

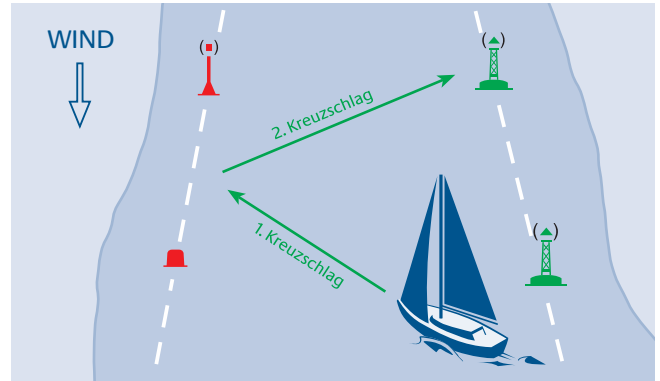


Abbildung 11 Kreuzen bei freiem Fahrwasser ohne Gegenverkehr und ohne Mitläufer

und c der KVR) auch dann, wenn die Fahrzeuge sich mit Radar geortet haben. Sie gelten unabhängig davon, ob die Bootsführer das andere Schiff sehen können.

Auf den Seeschifffahrtsstraßen gelten – mit Ausnahme für Segelfahrzeuge untereinander – keine besonderen Fahrregeln für Sportfahrzeuge. Sie haben die gleichen Rechte, aber auch die gleichen Pflichten wie die Berufsschifffahrt.

Verhalten im Fahrwasser: Das Rechtsfahrgebot

Im Fahrwasser der Seeschifffahrtsstraßen gilt faktisch ein Rechtsfahrgebot. Denn die Fahrwasser im Bereich der Seeschifffahrtsstraßen sind „Enge Fahrwasser“ im Sinne der Regel 9 der KVR. Und ein Fahrzeug, das einem engen Fahrwasser oder einer Fahrrinne folgt, muss sich so weit wie möglich am äußersten Rand und auf seiner Steuerbordseite halten (Regel 9 (a) der KVR) – also möglichst weit rechts. Bei einem Segelfahrzeug können hierbei die Windverhältnisse berücksichtigt werden. Ist der Segler wegen der Windverhältnisse nicht in der Lage, dem Fahrwasserverlauf zu folgen, darf der Segler das Fahrwasser auf möglichst kurzem Weg queren, wenn dadurch vorfahrtberechtigte Fahrzeuge nicht gefährdet oder behindert werden, die dem Fahrwasserverlauf folgen. Für Segelfahrzeuge untereinander sind die Ausweichregeln nach den KVR maßgebend.

Wenn Sie außerhalb des Fahrwassers fahren, muss klar erkennbar sein, dass das Fahrwasser nicht benutzt wird.

Vorfahrtregeln

Im Fahrwasser haben dem Fahrwasserverlauf folgende Fahrzeuge Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die

- in das Fahrwasser einlaufen,
- das Fahrwasser queren,
- im Fahrwasser drehen,
- ihre Anker- oder Liegeplätze verlassen.

Das gilt auch unabhängig davon, ob Fahrzeuge im Fahrwasser auch außerhalb des Fahrwassers sicher fahren könnten.

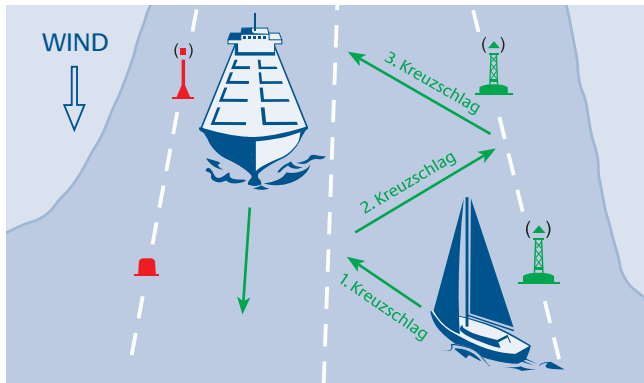


Abbildung 12 Kreuzen bei Gegenverkehr

- Fahrzeuge im Fahrwasser haben Vorfahrt vor Fahrzeugen, die in dieses Fahrwasser aus einem abzweigenden oder einmündenden Fahrwasser einlaufen. Das gilt unabhängig davon, ob sie dem Fahrwasserlauf folgen oder nicht..
- **Achtung!** Sonderregelung für Segelfahrzeuge: Sofern Segelfahrzeuge nicht deutlich der Richtung eines Fahrwassers folgen, haben sie sich beim Queren des Fahrwassers untereinander nach den KVR zu verhalten, wenn sie dadurch vorfahrtberechtigte Fahrzeuge nicht gefährden oder behindern.
- Ein Fahrzeug, das die Vorfahrt zu gewähren hat, muss rechtzeitig durch das eigene Fahrverhalten zu erkennen geben, dass es warten wird.

Vorfahrtregelung an Engstellen

An Brücken und Sperrwerken wird besonders häufig das Signal „ein weißes über zwei grünen Lichtern“ gezeigt. Solche Bauwerke können dann unter Beachtung der Vorfahrtregeln für Engstellen passiert werden.

Wenn sich einer Engstelle von beiden Seiten Fahrzeuge nähern, hat folgendes Fahrzeug Vorfahrt:

- in Tidegewässern und in tidefreien Gewässern mit Strömung das mit dem Strom fahrende Fahrzeug;
- bei Stromstillstand das Fahrzeug, das vorher gegen den Strom gefahren ist;
- in tidefreien Gewässern ohne Strömung das Fahrzeug, das grundsätzlich die Steuerbordseite des Fahrwassers zu benutzen hat.

Das wartepflichtige Fahrzeug muss außerhalb der Engstelle so lange warten, bis das andere Fahrzeug vorbeigefahren ist.

Durchfahren von Brücken

Das Fahrwasser kann durch Brücken und Brückentürme erheblich eingeschränkt werden. Daher regeln Verkehrszeichen das Durchfahren von Brückenöffnungen wie folgt:

- Ist eine Brückenöffnung durch ein oder zwei gelbe oder weiß-grüne Karos gekennzeichnet, wird empfohlen, diese Öffnung zu durchfahren. Die anderen Öffnungen dürfen nur auf eigene Gefahr benutzt werden.
- Ist eine Brückenöffnung durch rot-weiße Karos gekennzeichnet, müssen Sie zwischen diesen Karos durchfahren. Die Schifffahrt außerhalb des durch die Tafeln begrenzten Raumes ist verboten.
- Sind Brückenöffnungen durch eine rot-weiß-rote Tafel (nachts durch ein oder zwei rote Lichter) gekennzeichnet, ist das Durchfahren dieser Brückenöffnung ausnahmslos verboten.

Ist eine Brücke nicht durch eines der genannten Zeichen gekennzeichnet, darf jeder Bogen ohne Einschränkung durchfahren werden. Der Tiefgang des Fahrzeugs ist dabei jedoch zu berücksichtigen. Die Durchfahrt nicht gekennzeichnete Brückenöffnungen geschieht auf eigene Gefahr.

Verhalten bei verminderter Sicht durch Nebel, starken Regen oder Schneefall

Bei verminderter Sicht stellt das Fahren im Fahrwasser und auf Hoher See besondere Anforderungen an das Verhalten gegenüber anderen Fahrzeugen und an die fortlaufende Positionsbestimmung. Fahrzeuge ohne entsprechende nautische Ausrüstung – insbesondere zur Ortung anderer Fahrzeuge mit Radar und zur Positionsbestimmung – sollten deshalb das Fahrwasser bei verminderter Sicht verlassen. Sportfahrzeuge, insbesondere solche aus Holz oder Kunststoff, sollten ihre Radarerkenbarkeit durch einen Radarreflektor verbessern. Fahrzeuge mit Metallmast können ihre Radarerkenbarkeit durch eine aufrechte Bootslage erhöhen.

Damit Nebel und verminderte Sicht für Sie nicht zu einer Havarie führen, sollten Sie einige Regeln beachten:

- Verlassen Sie Ihren sicheren Liegeplatz bei Nebel nicht.
- Werden Sie von Nebel oder schlechter Sicht überrascht, dann verlassen Sie möglichst umgehend Fahrwasser und Schifffahrtswege. Unterbrechen Sie die Fahrt und suchen Sie zum eigenen Schutz einen sicheren Ort auf.
- In jedem Fall sind bei verminderter Sicht zusätzlich folgende Maßnahmen zu treffen:
 - Positionslaternen einschalten,
 - sorgfältig Ausguck halten,
 - Nebelsignale geben,
 - Geschwindigkeit verringern,
 - das Fahrwasser meiden,
 - versuchen, einen sicheren Hafen anzulaufen oder auf Reede zu ankern,
 - äußerst vorsichtig manövrieren,
 - Rettungswesten anlegen,
 - alle Mann klar zu Manövern bereithalten,
 - Radarreflektor setzen.



Radarreflektor

Ruhender Verkehr

Ankern

Das Ankern ist in folgenden Bereichen nicht erlaubt:

- im Fahrwasser
- an engen und unübersichtlichen Stellen
- im Umkreis von 300 m von schwimmenden Geräten, Wracks und sonstigen Schifffahrtshindernissen und Leitungstrassen sowie von Warnstellen, Kabeln und Rohrleitungen
- im Abstand von 300 m von Hochspannungsleitungen bei verminderter Sicht
- 100 m vor und hinter Sperrwerken
- vor Hafeneinfahrten, Anlegestellen, Schleusen und Sielen
- innerhalb von Fähr- und Brückenstrecken
- in den Zufahrten zum Nord-Ostsee-Kanal

Bei verminderter Sicht muss ein Fahrzeug vor Anker mindestens jede Minute etwa 5 Sekunden lang die Glocke rasch läuten. Ein Fahrzeug von weniger als 12 m Länge braucht dieses Signal nicht zu geben, muss dann aber mindestens alle 2 Minuten ein anderes kräftiges Schallsignal geben, welches mit den vorgeschriebenen Signalen akustisch nicht verwechselt werden kann. Fahrzeuge mit einer Länge von 12 m und mehr müssen mit baumustergeprüften und vom BSH zugelassenen Pfeifen oder Glocken ausgerüstet sein.

Anlegen und Festmachen

Das Anlegen und Festmachen ist in folgenden Bereichen nicht erlaubt:

- an Sperrwerken, Strombauwerken, Leitwerken, Pegeln
- an festen und schwimmenden Schifffahrtszeichen
- an engen und unübersichtlichen Stellen
- innerhalb von Fähr- und Brückenstrecken

Befahrensverbote

Die Wasser- und Schifffahrdirektionen Nord und Nordwest können für bestimmte Wasserflächen außerhalb des Fahrwassers Befahrensverbote erlassen.

Zusätzlich besteht für Motor-, Segel- und Ruderboote ein absolutes Fahrverbot bei Nacht und verminderter Sicht, wenn sie die nach den Verkehrsvorschriften vorgeschriebenen Lichter nicht führen können. Davon abgewichen werden darf nur in einem Notfall.

Die Befahrensverbote für Bundeswasserstraßen in den Nationalparks im Bereich der Nord- und Ostsee sowie in den Naturschutzgebieten sind zu beachten. Auskunft geben die zuständigen Wasser- und Schifffahrdirektionen.

Sperr- und Warnggebiete

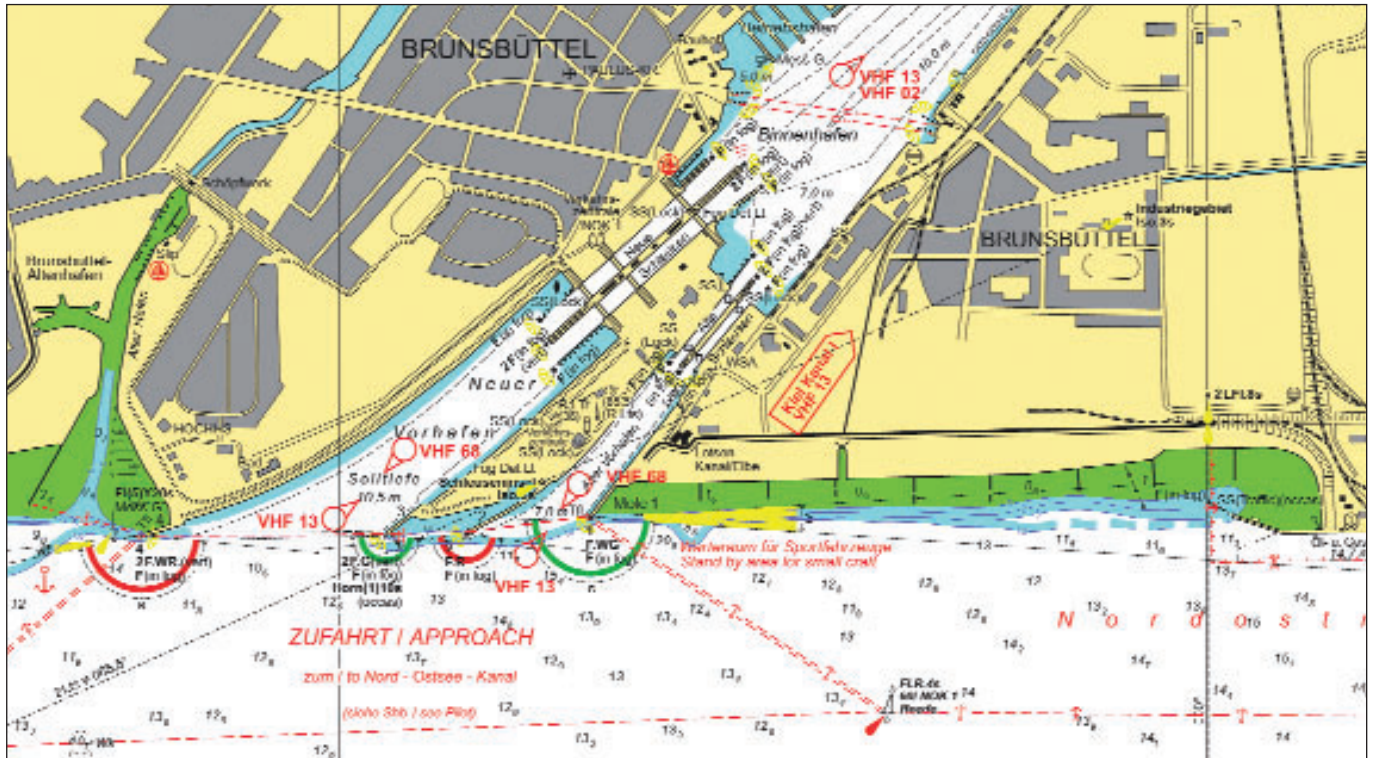
Vor der Nord- und Ostseeküste wurden für militärische Übungen und Erprobungen Sperr- und Warnggebiete eingerichtet. Ihre Grenzen sind aus den Seekarten zu ersehen und werden wie folgt gekennzeichnet:

- Sperrgebiete durch gelbe Tonnen mit einem von oben gesehen rechtwinkligen roten Kreuz und der Aufschrift „Sperr-G.“ sowie einem gelben liegenden Kreuz als Toppzeichen,
- Warnggebiete durch gelbe Tonnen, zum Teil Leuchtonnen und der Aufschrift „Warn-G.“ und einem gelben liegenden Kreuz als Toppzeichen. Warnggebiete können vorübergehend zu Sperrgebieten werden.

An den Stellen, an denen die Grenzen auf die Küste treffen, stehen gelbe Stangen mit einem gelben liegenden Kreuz als Toppzeichen, wobei die Stangen in Sperrgebieten mit einem breiten roten Band versehen sind (siehe Seite 59).



Nord-Ostsee-Kanal



Einfahrt zum Nord-Ostsee-Kanal

Verhalten in Sperr- und Warngeländen

Der Aufenthalt in den Sperrgeländen ist verboten. In den Warngeländen ist der Aufenthalt ebenfalls verboten, wenn sie für militärische Übungs- und Erprobungszwecke zur Verfügung stehen müssen. Fahrzeuge, die sich bei Beginn der Übung oder Erprobung in einem Warngelände aufhalten, müssen es umgehend verlassen. Über die Übungs- und Erprobungszeiten wird die Schifffahrt unterrichtet. Für die Warngelände Todendorf und Putlos etwa werden die Schießzeiten wöchentlich in den „Nachrichten für Seefahrer“ bekannt gegeben. Kurzfristige Änderungen der Schießzeiten aufgrund der Wetterlage oder infolge technischer Störungen sind möglich. Maßgeblich sind jedoch immer die Signale auf den Signalstellen und auf den Sicherungsfahrzeugen, welche die Sperrung anzeigen.

Weitere Verbotszonen

Neben den genannten Sperr- und Warngeländen gibt es noch Schutzbereiche und so genannte Messstellen in der Ostsee und im Nord-Ostsee-Kanal. In ihnen ist ebenfalls ein bestimmtes Verhalten vorgeschrieben. Einzelheiten hierfür, aber auch über die Übungs- und Erprobungszeiten und die besondere Signalgebung in den anderen genannten Sperr- und Warngeländen, können Sie der Schifffahrtspolizeiverordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warngelände an der schleswig-holsteinischen Ost- und Westküste und im Nord-Ostsee-Kanal entnehmen.

Sportschifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Der Nord-Ostsee-Kanal wird jährlich von etwa 60.000 Fahrzeugen befahren, darunter auch etwa 19.000 Sportfahrzeuge. Berufs- und Sportfahrzeuge verkehren insbesondere in den Vorhäfen und im Schleusenbereich auf engstem Raum. Im Gegensatz zu anderen Seeschifffahrtsstraßen wird der Verkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal darum gelenkt. Deshalb ist es bereits vor dem Auslaufen wichtig, die UKW-Kanäle der Schleusen sowie der zwei Kanalabschnitte (Kiel Kanal I und Kiel Kanal II) ständig abzuhören.

Hier die wichtigsten Vorschriften für Sportfahrzeuge:

- Das Einlaufen für Sportfahrzeuge in die Zufahrten sowie in die Vorhäfen und Schleusen wird jeweils durch ein unterbrochenes weißes Licht angezeigt.
- In den Schleusen ist beim Vorbeifahren an festgemachten Fahrzeugen auf Schraubenstrom und Strom durch Bugstrahlruder zu achten. Auf Lautsprecherdurchsagen des Schleusenmeisters ist ebenfalls zu achten.
- Sportfahrzeuge dürfen den Nord-Ostsee-Kanal lediglich zur Durchfahrt während der Tagfahrzeiten benutzen, jedoch nicht bei verminderter Sicht.
- Liegestellen sind im Yachthafen Brunsbüttel, Ausweichstelle Brunsbüttel (Nordseite), Wendestelle in der Weiche Dückerwisch (Nordseite), vor der Giese-



Wasserski

lau-Schleuse, im Obereidersee mit Enge, im Borgstedter See, im Flemhuder See sowie im Yachthafen Kiel-Holtenau.

- Im Fahrwasser muss so weit wie möglich rechts gefahren werden. Sichtzeichen, die das Einhalten eines Fahrabstandes vom Ufer gebieten, sind zu beachten.
- Die Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h über Grund darf nicht überschritten werden.
- Das Segeln auf dem Nord-Ostsee-Kanal ist verboten. Sportfahrzeuge mit Maschinenantrieb dürfen zusätzlich Segel setzen. Sie müssen dann an gut sichtbarer Stelle einen schwarzen Kegel – Spitze unten – führen.
- Bei plötzlich auftretender verminderter Sicht dürfen Sportfahrzeuge an geeigneter Stelle auf der Kanalstrecke festmachen, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch die Weiterfahrt bis zum nächsten Weichengebiet gefährdet wird. Außerdem dürfen Sportfahrzeuge bei schlechter Sicht in den Weichengebieten hinter den Dalben festmachen.
- Sportfahrzeuge dürfen in ein Weichengebiet nicht einlaufen, wenn am Vorsignal ein **rotes Funkellicht** gezeigt wird. Sie dürfen aus den Weichen nicht ausfahren, wenn **drei unterbrochene rote Lichter** senkrecht übereinander an den Weichensignalmasten gezeigt werden.
- Sportfahrzeuge, die eine Geschwindigkeit von 15 km/h über Grund **nicht** laufen können, dürfen

ebenfalls ein Weichengebiet nicht verlassen, wenn **zwei weiße Gleichaktlichter** senkrecht übereinander gezeigt werden.

Regeln für Segel- und Kitesurfen, Wasserski, Wassermotorräder, Drachen- und Fallschirmfliegen (Parasailing)

Zum Führen von Wassermotorrädern mit mehr als 3,68 kW (5 PS) ist je nach Fahrtbereich der Sportbootführerschein-Binnen oder -See erforderlich. Wassermotorräder müssen ein amtliches Kennzeichen führen.

Regeln für die Binnenschiffahrtsstraßen Segel- und Kitesurfen auf Binnenschiffahrtsstraßen

Das Fahren mit einem Segelsurfbrett ist erlaubt. Ausnahmen bilden die Kanäle sowie der Rhein zwischen Geisenheim und Rhens und zwischen Duisburg-Hochfeld und Duisburg-Baerl. Die von der Berufsschiffahrt benutzten Bereiche sind jedoch zu meiden. Auf Badende und Schwimmer müssen Surfer besondere Rücksicht nehmen. Ein Segelsurfer gilt als Kleinfahrzeug unter Segel. Sie müssen die Fahrregeln für Kleinfahrzeuge (siehe Seite 27) beachten.

Kitesurfen ist lediglich im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost auf den hierfür besonders freigegebenen, mit blauen Tafeln gekennzeichneten Wasserflächen erlaubt.

Wasserski und Wassermotorrad auf Binnenschiffahrtsstraßen

Wasserskilaufen und Wassermotorradfahren sind durch die Wasserskiverordnung und die Wassermotorraderverordnung geregelt und nur auf besonders freigegebenen Flächen erlaubt, die mit blauen Tafeln gekennzeichnet wer-



Kitesurfer

den. Wassermotorräder dürfen außerhalb dieser Wasserflächen nur unter einem klar erkennbaren Geradeauskurs gefahren werden (sogenannte Touren- oder Wanderfahrten). Schleusen dürfen von Wassermotorrädern nur dann befahren werden, wenn sie die Schleusenbedingungen erfüllen; hierzu muss man unter anderem das Wassermotorrad während der Schleusung festmachen können.

Wasserskiläufer, die Führer ihrer Zugboote und Wassermotorradfahrer müssen ihre Geschwindigkeit so einrichten und einen so großen Abstand einhalten, dass sie bei der Vorbeifahrt weder Personen gefährden, die Schifffahrt behindern oder Anlagen beschädigen. Auf dem ziehenden Boot muss neben dem Schiffsführer eine zweite Person an Bord sein, die den Wasserskiläufer und dessen Strecke beobachtet. Der Wasserskiläufer muss eine geeignete Wasserskiausrüstung tragen.

Die Führer von Wassermotorrädern und deren Begleitpersonen müssen Schwimmhilfen tragen, die entweder den Anforderungen der Norm DIN EN 393 : 1998 (abgelöst durch die Norm DIN EN ISO 12402-5) genügen oder auf andere Weise einen Auftrieb von mindestens 50 Newton gewährleisten.

Grundsätzlich darf jedoch nur bei Tag und bei klarer Sicht Wasserski gelaufen und Wassermotorrad gefahren werden. Darüber hinaus kann das Wasserskilaufen oder das Fahren mit Wassermotorrädern durch die Wasser- und Schifffahrtsrichtungen zeitlich begrenzt werden.

Das Schleppen von so genannten „Bananen“ unterliegt ebenfalls der Wasserskiverordnung, kann aber für einzelne Wasserkistrecken durch schifffahrtspolizeiliche Verordnung einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion auch untersagt sein.

Drachen- und Fallschirmfliegen (Parasailing) auf Binnenschifffahrtsstraßen

Drachenfliegen und Fallschirmfliegen hinter einem ziehenden Fahrzeug (Parasailing) fällt auch unter das Wasserskilaufen, ist aber in jedem Fall genehmigungspflichtig.

Regeln für die Seeschifffahrtsstraßen

Im Fahrwasser ist das Wasserskilaufen, das Schleppen von Wassersportanhängen sowie das Fahren mit einem Wassermotorrad und das Fahren mit einem Kite- oder Segelsurfbrett verboten. Ausnahmen sind die durch Sichtzeichen gekennzeichneten oder von den Schifffahrtspolizeibehörden freigegebenen Wasserflächen.

Außerhalb des Fahrwassers ist das Wasserskilaufen, das Schleppen von Wassersportanhängen, das Fahren mit einem Wassermotorrad und das Fahren mit einem Kite- oder Segelsurfbrett dagegen erlaubt. Ausnahmen werden von den Schifffahrtspolizeibehörden bezeichnet.

Bei Nacht, bei verminderter Sicht und während der von den Schifffahrtspolizeibehörden bekannt gemachten Zeiten darf auch auf erlaubten Wasserflächen nicht Wasser-



Segelsurfer

ski gelaufen, Wassersportanhänge geschleppt, mit einem Wassermotorrad oder mit einem Kite- oder Segelsurfbrett gefahren werden.

Die Führer von Zugbooten der Wasserskiläufer und von Wassersportanhängen sowie die Wassermotorräder und die Kite- oder Segelsurfer haben allen anderen Fahrzeugen auszuweichen.

Bei der Begegnung mit Fahrzeugen, Wassermotorrädern und Kite- oder Segelsurfern haben die Wasserskiläufer sich im Kielwasser ihrer Zugboote zu halten. Die Führer von Zugbooten, die Wassersportanhänge schleppen, haben bei der Begegnung mit Fahrzeugen, Wassermotorrädern, Kite- oder Segelsurfern die Anhänge im Kielwasser ihrer Zugboote zu halten.

Die Führer von Zugbooten der Wasserskiläufer und von Wassersportanhängen sowie die Wassermotorradfahrer und Kite- oder Segelsurfer haben untereinander entsprechend den KVR auszuweichen.

Fahrzeuge und Wassermotorräder dürfen vor Stellen mit erkennbarem Badebetrieb außerhalb des Fahrwassers in einem Abstand von weniger als 500 Metern vom Ufer eine Höchstgeschwindigkeit durch das Wasser von 8 Kilometern (4,3 Seemeilen) in der Stunde nicht überschreiten. Kite- und Segelsurfer müssen vor Stellen mit erkennbarem Badebetrieb oder gekennzeichneten Badegebieten im Wasser außerhalb des Fahrwassers einen Abstand von mindestens 50 Metern von der Begrenzung des Badegebietes und gegenüber allen Badenden einhalten. Die Geschwindigkeit ist

so anzupassen, dass eine Gefährdung, Schädigung oder Behinderung der Badenden ausgeschlossen ist und Belästigungen auf ein unvermeidbares Maß reduziert werden.

Die Kite- und Segelsurfer sollten mit einem Surfanzug, einer ohnmachtsicheren Rettungsweste, zumindest einer so genannten Regattaweste (Schwimmhilfe), Notsignalen (je nach Gewässer) und einer Sicherheitsleine (zwischen Surfbrett und Rigg) ausgerüstet sein. Sie sollten ablandigen Wind und die Strömung sowie Wetter- und Revierbesonderheiten beachten.

Für das Schleppen von „Bananen“ gelten dieselben Regeln wie für das Wasserskilaufen. Drachen- und Fallschirmfliegen hinter einem ziehenden Fahrzeug (Parasailing) sind genehmigungspflichtig.

Seekajakfahren

Achten sie als Seekajakfahrer darauf, ein befahrenes Fahrwasser möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung zu queren, und zwar als Gruppe. Bei Ihrer Entscheidung zu queren, sollten Sie davon ausgehen, dass die Berufsschifffahrt sie weder auf dem Fahrwasser vermuten noch frühzeitig erkennen wird. Bei Kollisionsgefahr sollte jedes Manöver entschlossen und



Seekajakfahrerin im befahrenen Fahrwasser auf der Elbe

rechtzeitig ausgeführt werden. Es muss zu einem sicheren Passierabstand führen. Änderungen des Kurses oder der Geschwindigkeit bei Ausweichmanövern müssen, wenn möglich, so reichlich bemessen sein, dass das andere Fahrzeug sie auch schnell erkennen kann. Mehrere aufeinander folgende kleine Änderungen von Kurs oder Geschwindigkeit sollten Sie vermeiden.



5. Unterwegs

Funk, Flaggen und Signale

Die verlässliche Kommunikation mit Sichtzeichen und über Funk ist ein wesentlicher Sicherheitsfaktor für die Schifffahrt. Flaggensignale werden im „Internationalen Signalebuch“, das vom BSH herausgegeben wird, erläutert. Durch die technische Entwicklung ist der Funkverkehr auch in der Sportschifffahrt unentbehrlich für die Sicherheit geworden. Das gilt sowohl für die Verständigung der Sport-schiffer untereinander, vor allem aber für den Informationsaustausch mit der Berufsschifffahrt, mit den Revier- und Verkehrszentralen sowie im Notfall.

Nautischer Informationsfunk (NIF) auf Binnenschiffahrtsstraßen

Auf den meisten Binnenschiffahrtsstraßen steht für den Funkverkehr der Schifffahrt mit den Schleusen sowie für die allgemeine nautische Information der Verkehrskreis „Nautische Information“ (Schiff – Land) im Binnenschiff-fahrtsfunk zur Verfügung. Dies gilt auch für die Sportschiff-fahrt. Die im Binnenschiffahrtsfunkdienst zu beachtenden Regeln sind im „Handbuch Binnenschiffahrtsfunk, Allge-meiner Teil“ zu finden. Die Standardredewendungen der ECE helfen dabei auch, die richtigen Formulierungen zu be-nutzen.

Die zu verwendenden Funkkanäle sind an den Ufern der Wasserstraßen an den Bereichsgrenzen durch UKW-Ta-felzeichen angegeben. Sie sind auch im Handbuch Binnenschiffahrtsfunk, Regionaler Teil Deutschland, aufgeführt.

Die allgemeinen nautischen Informationen werden von den Revierzentralen zu festen Zeiten gesendet. Die Zen-tralen nehmen außerdem Notrufe und nautische Mel-dungen entgegen und leiten sie weiter. Ein Merkblatt über den Nautischen Informationsfunk ist bei den Wasser- und Schiff-fahrtsdirektionen West und Südwest erhältlich.

Funkbetrieb auf den Seeschiffahrtsstraßen

Die Broschüre „IMO-Standardredewendungen“ des BSH hilft dabei, die richtigen englischsprachigen Formulierungen für den „sea speak“ zu benutzen. Grundsätzlich gilt: je besser der Umgang mit der Funkanlage gelernt und trai-niert wird, um so sicherer ist die Seereise.

Der Gebrauch von Mobiltelefonen ist in der Sport-schifffahrt in Küstennähe zwar populär – aber weder in der Schiff-Schiff Kommunikation noch in der Schiff-Land Kom-munikation verlässlich – die Reichweite der Netze schwankt über See stark. Auch ist die effektive Antennenhöhe bei ei-nem Handy sehr gering, wenn man sie mit einer an der Mastspitze angebrachten Seefunk-Antenne vergleicht.

Hinzu kommt, dass man mit einem Mobiltelefon in einem Notfall die Schiffe in der Nähe nicht so erreichen kann, wie mit einer Seefunkanlage. Und: mit einem Mobilte-telefon ausgerüstet erfährt man nicht, wenn ein anderer Skip-fer in Not geraten ist und Hilfe benötigt. Im Notfall ist ein Schiff in der Nähe immer in der besseren Position zur Hilfe-



Eine sichere und zuverlässige Kommunikation ist nur über eine Seefunk-anlage möglich

leistung als die Notrufzentrale im Handynetz. Ein Mobilte-lefon sollte also immer nur als Ergänzung zu einer vorhande-nen Seefunkanlage gesehen werden. Um im Notfall den-noch alle Möglichkeiten der Alarmierung nutzen zu kön-nen, sollten Sie aber die Rufnummer der Seenotleitung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger gespei-chert haben (siehe Seite 70).

Verkehrssicherung auf den Seeschiffahrtsstraßen

Der Bootsführer eines mit einer UKW-Sprechfunkan-lage ausgerüsteten Fahrzeugs ist verpflichtet, die von einer Verkehrszentrale gegebenen Verkehrsinformationen und Verkehrsunterstützungen abzuhören und auch zu berück-sichtigen. Die UKW-Kanäle, über die die Verkehrszentralen von Bord aus erreicht werden können, sind auch in den See-karten eingetragen. Darüber hinaus erscheinen Sie in den Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest oder im aktuellen VTS Guide Ger-many (VTS – Vessel Traffic Services), der vom BSH unter der Bezeichnung BSH-No. 2011 herausgegeben wird.

Die maritime Verkehrssicherung umfasst die von ei-ner Verkehrszentrale ausgegebenen Verkehrsinformatio-nen, Verkehrsunterstützungen sowie Verkehrsregelungen und -lenkungen. Verkehrszentralen sind ermächtigt, in den Verkehrsablauf einzugreifen und können dazu sogar schiff-fahrtspolizeiliche Verfügungen erlassen.

Nautische Warnungen für die Seeschifffahrt

Nautische Warnnachrichten (NWN) sind aktuelle Gefahrenmeldungen oder andere dringende Nachrichten, welche die Seewarndienstzentrale Emden verbreiten lässt. Jeder, der von einer bisher noch unbekanntes Gefahr oder Behinderung für die Schifffahrt erfährt, muss dies auf dem schnellsten Weg der Seewarndienstzentrale oder einer Küs-tenfunkstelle mitteilen. Von dort werden die Nachrichten weitergeleitet und über Funkfern-schreiber (NAVTEX) und zusätzlich über bestimmte Rundfunksender, die Verkehrs-zentralen und die Internetseiten des BSH verbreitet.

Nautische Warnnachrichten

Deutschlandradio Kultur

Frequenz: Langwelle 177 kHz (digital im DRM-Modus)
 Sendezeit: 01.05 GZ, 06.40 GZ, 11.05 GZ, 21.05 GZ
 (während der Sommerzeit) im Anschluss an die Nachrichten

Deutschlandfunk

Frequenz: Mittelwelle 1269 kHz, Kurzwelle 6190 kHz
 Sendezeit: 01.05 GZ, 06.40 GZ, 11.05 GZ, 21.05 GZ
 (während der Sommerzeit) im Anschluss an die Nachrichten

NDR INFO spezial

Frequenz: Mittelwelle 702 kHz, 972 kHz
 Sendezeit: 00.05 GZ, 08.30 GZ, 22.05 GZ
 im Anschluss an die Nachrichten

Zusätzlich werden nautische Warnnachrichten von verschiedenen Rundfunksendern im UKW-Bereich verbreitet. Wegen der im Vergleich zu Langwelle, Mittelwelle und Kurzwelle geringen Reichweite der UKW-Aussendungen sind diese nur lokal empfangbar. Sie sollten sich daher vor Fahrtantritt über die für Ihren Fahrtbereich relevanten UKW-Frequenzen informieren.

Die Aussendungen von Deutschlandradio Kultur auf der Frequenz 177 kHz erfolgen digital im DRM-Modus (DRM = Digital Radio Mondial). Sie sind daher mit einem herkömmlichen Langwellenradio nicht empfangbar.

Seenot- und Sicherheitsfunkverkehr auf den Seeschiffahrtsstraßen

Die IMO und die Internationale Fernmeldeunion (ITU) haben das „Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem“ (Global Maritime Distress and Safety System [GMDSS]) entwickelt. Es automatisiert bei Notfällen weitgehend die Verbindungsaufnahme zu Schiffen in der Nähe oder den Rettungsleitstellen an Land. Dadurch sind Alarmierungen im Seenotfall in kürzester Zeit möglich. Technisch geschieht dies mit dem Digitalen Selektivrufverfahren (Digital Selective Calling, DSC) via Satellit. Die Übermittlung von Informationen für die Sicherheit der Seeschiffahrt erfolgt über automatische Systeme wie NAVTEX. Um eine Seefunkanlage im GMDSS zu bedienen, bedarf es einer entsprechenden Qualifikation (siehe Seite 13).

Da der Seenot- und Sicherheitsfunkverkehr grundsätzlich im GMDSS abgewickelt wird, kann die nicht ausrüstungspflichtige Schifffahrt, also auch die Sportschifffahrt, an diesem Funkverkehr nur mit GMDSS-geeigneten Funkanlagen teilnehmen. Wenn zum Beispiel eine UKW-DSC Anlage an Bord ist, besteht auf See Hörwachpflicht auf UKW-Kanal 70 (DSC). Wenn der Schiffsbetrieb es zulässt, sollte auch UKW-Kanal 16 abgehört werden. Auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen besteht zudem die Verpflichtung, die von einer Verkehrszentrale gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen abzuhören. Amateurfunkanlagen und Handys sind für den Seenot- und Sicherheitsfunkverkehr nicht geeignet.

Für die nicht dem Internationalen SOLAS-Übereinkommen (SOLAS = Safety of Life at Sea) unterliegenden Schiffe hat die IMO eine Richtlinie für die Teilnahme am GMDSS aufgestellt. Darin werden Funkausrüstungen für Sportfahrzeuge empfohlen. Es dürfen nur solche Funkanlagen verwendet werden, die für die Teilnahme am GMDSS zertifiziert und entsprechend gekennzeichnet sind.

Aufmerksamkeit und Kontrolle Wachdienst an Bord

Bei längeren Fahrten müssen Wachen eingeteilt und eine ordentliche Wachübergabe für den sicheren Betrieb an Bord vorgenommen werden. Bei der Entscheidung über die Zusammensetzung der Wache sind unter anderem folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

- Fähigkeiten, Gesundheitszustand und Zuverlässigkeit der Wachgänger
- der Steuerstand darf nicht unbesetzt sein
- die Wetterbedingungen, Sichtverhältnisse und die Tageszeit (Tageslicht oder Dunkelheit)
- die Nähe von Gefahren für die oder durch die Schifffahrt, die von dem Wachführer zusätzliche navigationsische Handlungen erfordern
- die Betriebsbedingungen und der Gebrauch von Navigationshilfen und jede andere für die sichere Navigation des Schiffes zu verwendende Einrichtung
- die Ausrüstung mit einer Selbststeueranlage
- die außergewöhnlichen Anforderungen an die Wache, die sich infolge besonderer betrieblicher Umstände ergeben können

Es ist weiterhin sicherzustellen, dass:

- auf dem Revier und bei hoher Verkehrsdichte,
- bei verminderter Sicht,
- wenn die Bauart des Fahrzeuges oder besondere Umstände es erfordern und
- von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang der Ausguck und das Ruder mit geeigneten Personen besetzt sind.

Ausguck halten

Halten Sie stets einen gehörigen Ausguck (auch nach achtern!). Hiermit stellen Sie sicher, dass Sie frühzeitig Kollisionssituationen, treibende Gegenstände oder andere Gefahren für Ihr Fahrzeug erkennen können. Durch Ihre Aufmerksamkeit können Sie auch Notlagen anderer Sportfahrzeuge entdecken und Hilfe leisten.

Schiffstagebuch führen auf den Seeschiffahrtsstraßen

Grundsätzlich müssen Sie auf einem Sportboot, das auf den Seeschiffahrtsstraßen und der Hohen See fährt, ein Schiffstagebuch führen. Hierin sind alle Vorkommnisse an Bord zu berichten, die für die Sicherheit in der Seefahrt ein-



Berufsschiffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal

schließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes von Bedeutung sind. Bei Unfällen hat der Schiffsführer soweit als möglich für die Sicherheit der Eintragungunterlagen zu sorgen. Das Radieren und Unkenntlichmachen von Eintragungen und das Entfernen von Seiten ist nicht zulässig. Der verantwortliche Schiffsführer muss die Eintragungen unterschreiben und der Eigentümer hat die Aufzeichnungen mindestens einmal jährlich zur Kenntnis zu nehmen und ab dem Tag der letzten Eintragung drei Jahre lang aufzubewahren. Dies gilt auch bei einem Verkauf des Schiffes vor Ablauf der Frist.

Das Führen eines Schiffstagebuches kann von der Wasserschutzpolizei überprüft werden. Auf Sportbooten müssen keine vorgedruckten Bücher verwendet werden. Es ist auch nicht erforderlich, für die Eintragungen bestimmte Formvorschriften einzuhalten. Der beste Maßstab für die Interpretation der Tagebuchführungspflicht ist das vernünftige Urteil eines verantwortlichen Verkehrsteilnehmers, der die seemännischen Sorgfaltspflichten einhält. Der Eigentümer und der an Bord Verantwortliche müssen also selbst entscheiden, wie sie die erforderlichen Eintragungen vornehmen.

Rücksicht gegenüber Anderen Verhalten gegenüber der Berufsschiffahrt

Wie im Straßenverkehr nutzen Berufs- und Freizeitschiffahrt grundsätzlich denselben Verkehrsraum. Binnen- und Seewasserstraßen werden beispielsweise sowohl von paddelnden Kanuten als auch von Containerschiffen gleichzeitig befahren. Das schafft sehr unterschiedliche Perspektiven. Von der bis zu 50 Meter hohen Brücke eines Großcontainerschiffes mit einer entsprechend aufragenden Decksladung sieht der Schiffsverkehr ganz anders aus, als aus der Perspektive eines Sportbootes. Ein kooperativer Umgang al-

ler Boots- und Schiffsführer miteinander ist allein schon wegen der hohen Auslastung der Wasserstraßen unabdingbar. Kooperativ zu sein bedeutet, dass jeder die Belange des Anderen erkennt und berücksichtigt. Ein verständnisvolles Miteinander gebietet partnerschaftliches Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme.

Im Einzelfall kann ein bestehendes (Vorfahrts-)Recht vom Gebot der Rücksichtnahme überlagert werden. Sportbootfahrer sollten sich dann vor Augen führen, welche Grenzen der Manövrierfähigkeit einem großen Schiff bei begrenzter Wasserfläche und -tiefe gesetzt sind. Schiffe mit einer Verdrängung von teilweise weit mehr als 100.000 Tonnen können in engen Revieren oft keine Ausweichmanöver fahren. Darum ist ein vorweggenommenes Ausweichen kleinerer Schiffe sehr hilfreich.

Seine Sachkunde und Sorgfalt sollten es dem Sportbootfahrer erlauben, das Verkehrsgeschehen zu interpretieren, sein eigenes Verhalten darauf abzustellen, die Manöver rechtzeitig zu planen und einzuleiten. Setzen Sie bei Begegnungen mit Großschiffen auf den **Seeschiffahrtsstraßen** und der **Hohen See** Ihren Kurs so ab, dass er für den Fahrzeugführer des Berufsschiffes deutlich auf sein Heck zielt. Denn das vermeidet hektisches Missverstehen. Bedenken Sie bei einer Passage nahe am Heck auch immer die Sogwirkung, die solch ein großes Fahrzeug am seinem Achterschiff ausübt.

Unbeschadet der Ausweichregeln von Kleinfahrzeugen gegenüber Großfahrzeugen auf den Binnenschiffahrtsstraßen sollten Sie auf **Seeschiffahrtsstraßen** der Großschiffahrt auch dann ausweichen, wenn Sie eigentlich Vorfahrt hätten. Denn die Großschiffe können wegen der Revierbegebenheiten oft nicht einfach ihren Kurs ändern und so rechtzeitig ausweichen, dass gar nicht erst die Mög-



Obwohl von der Brücke von Großcontainerschiffen der Verkehr sorgfältig beobachtet wird, sollten Kleinfahrzeuge besser generell ausweichen



Minensuchboot der Deutschen Marine bei einer Übung

lichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes entsteht. Im Zweifelsfall weichen Sie lieber einmal zu viel aus.

Halten Sie sich von der Berufsschifffahrt nach Möglichkeit fern. Meiden Sie Schifffahrtswege und halten Sie sich im Fahrwasser soweit wie möglich rechts oder außerhalb des Fahrwassers, sofern dies ohne Gefahr möglich ist. Segelfahrzeuge dürfen beim Kreuzen im Fahrwasser die durchgehende Schifffahrt nicht behindern.

Muss ein Fahrwasser gequert werden, hat dies unter Berücksichtigung des durchgehenden Verkehrs und des herrschenden Stroms auf dem kürzesten Weg zu erfolgen. Kurs- und Geschwindigkeitsveränderungen müssen so deutlich und rechtzeitig erfolgen, dass andere Fahrzeugführer sie klar erkennen und sich darauf einstellen können. Bedenken Sie dabei bitte den Sichtwinkel und die Perspektive von der Brücke eines großen Fahrzeuges aus.

Verhalten in besonderen Verkehrssituationen auf den Seeschifffahrtsstraßen

Schiffsführung in der Nähe von Marinefahrzeugen

Kriegsschiffe und Hilfsschiffe der Marine haben wie alle übrigen Schiffe die Gesetze und Verordnungen des Seeverkehrs zu beachten. Sie genießen bei den Ausweich- und Fahrregeln keine Vorrechte, es sei denn, dass sie manövrierunfähig oder manövrierbehindert sind.

Verbände von Kriegsschiffen sind in ihrer Manövrierfähigkeit beeinträchtigt und einzelne Schiffe können nicht ohne weiteres aus dem Verband ausscheren. Als Sportbootführer müssen Sie Ihnen darum immer ausweichen. Auf keinen Fall sollten Sie versuchen, einen Schiffsverband zu durchfahren.

Minensuchboote im Minenräumeeinsatz führen entsprechend der KVR (Regel 27 (f)) neben den allgemein vorge-

schriebenen Lichtern drei grüne Rundumlichter und am Tage drei schwarze Bälle, die zu einem Dreieck angeordnet sind.

Zusätzlich führen sie unter dem Signalbuchwimpel das 2-Flaggensignal „PB“ des Internationalen Signalbuchs (ISB): „Halten Sie Abstand von mir; ich bin beim Minenräumen“. Diese Lichter oder Signalkörper zeigen an, dass es für andere Fahrzeuge gefährlich ist, sich dem Minenräumfahrzeug auf weniger als 1.000 Meter zu nähern.

Minenjagdboote steuern einen festgelegten Kurs, von dem sie nicht oder nur sehr schwer abweichen können. Sie führen Lichter und Signale als manövrierbehinderte Fahrzeuge. Nachts wird bei Annäherung anderer Fahrzeuge der Morsebuchstabe „U“ mit dem Signalscheinwerfer gegeben. Bei gefährlicher Annäherung werden weiße Stern- oder Blitz- und Knall-Signale geschossen.

Unterseeboote sind meistens nicht in der Lage, die Positionslichter in der vorgeschriebenen Höhe und Anordnung zu führen. Da die Lichter nahe beieinander am Turm angebracht sind, besteht die Gefahr, dass ein aufgetauchtes Unterseeboot nachts für ein viel kleineres Fahrzeug gehalten und seine Geschwindigkeit unterschätzt wird. Wenn diese Gefahr besteht, zeigen Unterseeboote der Deutschen Marine bei Überwasserfahrt ein zusätzliches gelbes Rundum-Funkellicht mit 90 bis 105 Blitzen pro Minute. Während des Auftauchens ist ein Unterseeboot nicht gleich voll manövrierfähig und auch nicht in der Lage, sofort die entsprechenden Lichter und Signalkörper zu zeigen oder zu führen.

Getauchte Unterseeboote werden überwiegend von Sicherungsfahrzeugen begleitet, die unter dem Signalbuchwimpel das 3-Flaggensignal „NE 2“ des ISB führen und damit auf die Unterwasserübung aufmerksam machen.

Fahrzeugen, die Versorgungsmanöver ausführen, sollten Sie rechtzeitig und entschlossen auszuweichen und keinesfalls vor dem Bug des Versorgungsverbandes passieren.

Im Verlaufe von Start-, Lande- und Versetzmanövern mit Hubschraubern sind am Manöver beteiligte Kriegs- und Hilfsschiffe in ihrer Manövrierfähigkeit behindert und zeigen Lichter und Signale für manövrierbehinderte Fahrzeuge.

In der Nähe befindliche Schiffe sind gemäß der KVR (Regel 18 (a) bis (c)) verpflichtet, von diesen Schiffen genügend Abstand zu halten.

Bei Schießübungen zeigen die Fahrzeuge der Bundesmarine unter dem Signalbuchwimpel das Signal „NE 4“ des ISB. Falls sich ein Fahrzeug bei Dunkelheit der Schießscheibe in gefährlicher Weise nähert, schießt der Scheibenschlepper weiße Sterne und leuchtet die Schießscheibe an.

Verhalten gegenüber Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen

Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC – High Speed Craft) mit Reisegeschwindigkeiten von mehr als 30 Knoten gewinnen in **küstennahen Gewässern** und auf den **Seeschifffahrtsstraßen** zunehmend an Bedeutung. Sie verkeh-



Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge haben keine Verkehrssonderrechte, Sportbootfahrer sollten deren Routen aber nach Möglichkeit meiden

ren heute an weiten Teilen der deutschen Nord- und Ostseeküste. Die deutschen Seekarten und Sportbootkarten weisen auf ihre Routen hin, soweit diese bekannt sind.

Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge haben hinsichtlich ihrer Fahrweise keine Sonderrechte. Sie haben die Ausweichregeln und Fahrregeln für Maschinenfahrzeuge nach den KVR und die Vorfahrtsbestimmungen und Fahrregeln nach der SeeSchStrO und der Schifffahrtsordnung Emsmündung einzuhalten.

In Bezug auf Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sollten Sportbootfahrer folgende **Allgemeine seemännische Sorgfaltspflichten** beachten:

- Denken Sie bei Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen an die rasche Annäherung.
- Auch bei Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen ist mit Sog und Wellenschlag zu rechnen.
- Meiden Sie wenn möglich die Routen von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen.
- Achten Sie darauf, dass der Radarreflektor möglichst frei und fest angebracht ist.
- Berücksichtigen Sie beim aktiven Reflektor die Energieversorgung und maximale Krängungswinkel, da Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in noch höherem Maß auf eine frühzeitige Erkennung im Radar angewiesen sind.
- Setzen Sie ordnungsgemäß und rechtzeitig Ihre Positionslaternen zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang und bei verminderter Sicht.
- Halten Sie stets einen gehörigen Ausguck und beobachten Sie aufmerksam den Seeraum.
- Wenn an Bord eine UKW-Seesprechfunkanlage ist, hören Sie den entsprechenden UKW-Kanal der Ver-

kehrszentrale ab und prüfen Sie anhand der Verkehrsinformationen, ob in den zu befahrenden Streckenabschnitten Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge fahren oder ob Fahrzeuge angekündigt sind.

- Halten Sie eine starke Handlampe bereit, um bei Annäherung eines Hochgeschwindigkeitsfahrzeuges Ihre Segel anzuleuchten. So sind Sie am besten zu erkennen. Wenn Sie feststellen, dass sich das Hochgeschwindigkeitsfahrzeug Ihnen weiterhin auf Kollisionskurs nähert, zeigen Sie dies sofort durch ein Lichtsignal von mindestens fünf kurzen, rasch aufeinander folgenden Blitzen an; das gilt auch, wenn Sie daran zweifeln müssen, dass das Hochgeschwindigkeitsfahrzeug zur Vermeidung eines Zusammenstoßes ausreichend manövriert.
- Scheuen Sie sich nicht, als letzte Möglichkeit einen weißen Stern zu schießen.
- Vermeiden Sie es, bei Annäherung eines Hochgeschwindigkeitsfahrzeuges Manöver durchzuführen, die von anderen Verkehrsteilnehmern nicht verstanden werden können.

Sichere Geschwindigkeit

Jedes Fahrzeug muss jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren. Die Fahrgeschwindigkeit ist grundsätzlich so einzurichten, dass sie immer der Verkehrslage, der Beschaffenheit der Schifffahrtsstraße und den Naturverhältnissen genügt. Sie müssen das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig stoppen können. Als Motorbootfahrer und Fahrer von Segelyachten unter Motor sollten Sie bedenken, dass rasantes Fahren zwar für Sie sehr vergnüglich sein mag, die hohen Wellen aber Boote, die im Hafen oder im Päckchen vor Anker liegen, in kritische Situationen bringen kann. Bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen sind zu beachten.



So schnell sollte man nur fahren, wenn man freies Wasser hat



Sturmregatta in der Wismarer Bucht

Verhalten bei Sturm

Grundsätzlich wird davor gewarnt, sich unnötig Stürmen auszusetzen. Bei Sturm oder Sturmwarnung sollte man im sicheren Hafen bleiben. Geraten Sie jedoch unterwegs in eine Sturmsituation, bedenken Sie, dass das Boot – welcher Größe auch immer – meistens stärker ist als die Besatzung. Wenn Sie einige grundsätzliche Regeln der Seemannschaft beachten, ist aber auch bei schwerem Wetter fast jede Situation zu meistern:

- Sichern Sie alle Öffnungen vor Wassereintrich (Schotten und Luken schließen).
- Zurren Sie lose Gegenstände fest.
- Legen Sie Rettungswesten und Sicherheitsgurte/Lifebelts an und picken Sie sich mit der Lifeline an besonders festen Punkten ein (siehe Schautafeln). Halten sie die verfügbaren Rettungsmittel bereit.
- Reffen Sie die Segel oder setzen Sie Sturmsegel.
- Laufen Sie einen Schutzhafen an – vermeiden Sie dabei auf Legerwall zu geraten.

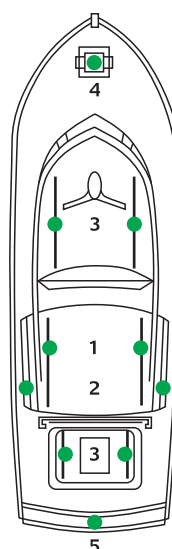
Um die Lifeline, also die Leine für den Sicherheitsgurt, einzupicken, bieten sich **Ösen, Augen, Handläufe** und **Profile** an. Noch besser geeignet sind Strecktaue oder ein Gurtband an Deck. Bei vielen Fahrzeugen haben die Bootsbauer und Werften im Deckslayout geeignete Einpickpunkte bereits vorgegeben. Oft sind jedoch die Erfindungsgabe und handwerkliches Können des Skippers gefragt, um gute Punkte auszuwählen. Das können sein:

- das Cockpit, das bereits aus dem Niedergang erreichbar ist
- für den Rudergänger die Steuersäule
- das Sicherheitstau oder ein Gurtband am Deck
- der Mast
- der Bugkorb oder
- Augbolzen, die ausreichend groß sind

Strecktaue oder Laufleinen sollten auf Sportbooten zur Standardausrüstung gehören. Die erhältlichen Sicherheitsgurte und Leinen sind für höchste Bruchlasten ausgelegt.

Es würde den Rahmen dieser Broschüre sprengen, hier alle denkbaren Gefahrensituationen aufzuzeigen und Lösungen anzubieten. **Es wird daher gewarnt, ohne ausreichende Kenntnisse der Seemannschaft und ohne praktische Erfahrung Seegebiete zu befahren.**

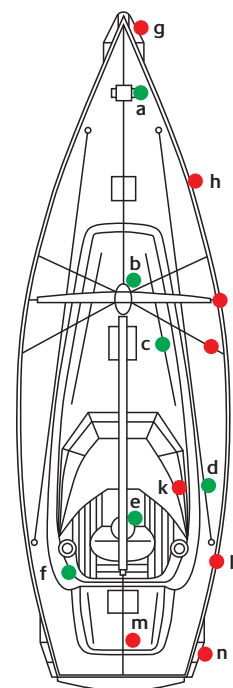
Einpickpunkte für Lifelines am Motorboot



Die Empfehlung beschränkt sich auf Kajütboote. Für offene Motorboote, z. B. Daycruiser, ist nur Punkt 5 anwendbar.

- 1 feste, durchgebolzte Handläufe längs Dach Ruderhaus
- 2 Handgriffe, Handläufe (durchgebolzt) entlang der Kajütwand
- 3 feste, durchgebolzte Handläufe auf dem Dach der Vorder- bzw. Achterkajüte
- 4 Vordeck, gegebenenfalls Ankerwinch
- 5 Bereich Heckreling, Badeleiter, Badeplattform: hier gegebenenfalls für Fremdrettung den Augbolzen so tief anbringen, dass man angeleint ins Wasser steigen kann
- 6 falls Flybridge vorhanden: einen oder zwei feste Augbolzen am Boden; gegebenenfalls für mehrere Personen ausgelegt

Einpickpunkte für Karabinerhaken einer Lifeline an Bord einer Segelyacht



grün: empfehlenswerte Punkte
rot: abzuratende Punkte

- a Klampe, Ankerwinde
- b Mast
- c Handläufe
- d Strecktau an Deck
- e Steuersäule
- f Cockpit beim Rudergänger
- g Bugkorb
- h Reling
- i Want
- j Unterwant
- k Sprayhood
- l Reling
- m Achterstag
- n Heckkorb

6. Naturschutz

Zehn Regeln für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur

Viele Pflanzen und Tierarten sind in ihrem Bestand gefährdet. Helfen Sie darum, die Lebensräume der Pflanzen und Tiere in Gewässern und Feuchtgebieten zu bewahren und zu fördern. Unsere Bemühungen um den Schutz der Natur kommen uns Menschen selbst zugute. Denn wir sind nicht nur Teil der Natur, sondern benötigen zum Leben eine intakte Umwelt. Beachten Sie bitte die folgenden Regeln:

1. Fahren Sie nicht in Röhrichtbestände, Schilfgürtel, Ufergehölze und alle sonstigen dicht und unübersichtlich bewachsenen Uferpartien. Meiden Sie Kies-, Sand- und Schlammbanken, da Vögel sie gerne als Rast- und Aufenthaltsplätze nutzen.
Meiden Sie auch seichte Gewässer, insbesondere dann, wenn sie mit Wasserpflanzen bewachsen sind – es könnten Laichgebiete sein.
2. Halten Sie einen ausreichenden Mindestabstand zu Röhrichtbeständen, Schilfgürteln und anderen unübersichtlich bewachsenen Ufergehölzen. Auf großen Flüssen sollten Sie nicht näher als 30 bis 50 Meter herankommen. Halten Sie einen ausreichenden Abstand zu Vogelansammlungen auf dem Wasser, wenn möglich mehr als 100 Meter.
3. Befolgen Sie in Naturschutzgebieten unbedingt die dort geltenden Vorschriften. Häufig ist Wassersport in Naturschutzgebieten ganzjährig, zumindest aber zeitweilig völlig untersagt oder nur unter ganz bestimmten Bedingungen möglich. Wildwasserfahrer dürfen unter keinen Umständen das Flussbett verändern, etwa durch Ausräumen störender Felsbrocken.
4. Nehmen Sie in „Feuchtgebieten internationaler Bedeutung“ besondere Rücksicht. Diese Gebiete dienen als Lebensstätte seltener Tier- und Pflanzenarten und sind daher besonders schutzwürdig.
5. Benutzen Sie beim Landen die dafür vorgesehenen Plätze. Ansonsten suchen Sie sich solche Stellen, an denen Sie sicher sind, dass Sie keinen Schaden anrichten.
6. Nähern Sie sich Schilfgürteln und der sonstigen dichten Ufervegetation auch von Land her nicht. Sie könnten unbewusst in den Lebensraum von Vögeln, Fischen, Kleintieren und Pflanzen eindringen und ihn gefährden.
7. Laufen Sie im Bereich der Watten keine Seehundbänke an, damit Sie die Tiere nicht stören oder vertreiben. Halten Sie mindestens 300 bis 500 Meter Abstand zu den Liegeplätzen von Seehunden und zu Vogelansammlungen. Bleiben Sie hier auf jeden Fall in der Nähe des markierten Fahrwassers. Fahren Sie langsam.

8. Beobachten und fotografieren Sie Tiere nur aus der Ferne.

9. Helfen Sie, das Wasser sauber zu halten. Abfälle gehören nicht ins Wasser, ganz besonders nicht der Inhalt Ihrer Chemietoilette. Diese Abfälle müssen genauso wie Altöle an den Sammelstellen im Hafen abgegeben werden. Benutzen Sie im Hafen ausschließlich die sanitären Anlagen an Land.

Lassen Sie beim Stillliegen den Motor Ihres Bootes nicht laufen. Sie vermeiden damit die unnötige Belastung der Umwelt mit Abgasen.

10. Informieren Sie sich vor Ihren Fahrten über die Bestimmungen auf ihrer Route. Geben Sie ihre Kenntnisse weiter und motivieren Sie durch Ihr eigenes vorbildliches Verhalten auch Jugendliche und andere Wassersportler, sich umweltbewusst zu verhalten.

Vorschriften in besonderen Gebieten

Im Bereich der Seeschiffahrtsstraßen ist das Befahren der Naturschutzgebiete durch jeweils verschiedene Verordnungen geregelt. Das gilt für die Gebiete „Helgoländer Festlandssockel“, „Dassower See, Inseln Buchhorst und Graswerder (Plönswerder)“ und „Biosphärenreservat Südost-Rügen“. Außerdem für die Nationalparke „Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“, „Hamburgisches Wattenmeer“, „Niedersächsisches Wattenmeer“, „Vorpommersche Boddenlandschaft“ und „Jasmund“.

Die Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in bestimmten Naturschutzgebieten (Naturschutzgebietsbefahrensverordnung – NSGBefV) regelt das Befahren der zu den Naturschutzgebieten „Kisselwörth und Sändchen“, „Fulder-Aue/Ilmen-Aue“, „Rüdesheimer Aue“, „Insel Graswerth“, „Urmitzer Werth“, „Mariannenaue“, „Nieverner Wehr“, „Insel Taubengrün“, „Pommerheld“, „Kragenhof bei Fuldatal“ und die „Staustufe Schlüsselburg“ gehörenden Wasserflächen des Rheins, der Lahn, der Mosel, der Fulda und der Weser.

Für den „Müritz-Nationalpark“ und den Teil der Unteren Havel-Wasserstraße, der zum Naturschutzgebiet „Insel Imchen bei Kladow“ gehört, bestehen Befahrensregelungen durch schiffahrtspolizeiliche Bekanntmachungen.

Die Schutzgebiete dürfen während bestimmter Schutzzeiten sowie innerhalb bestimmter Schutzzonen nicht oder nur eingeschränkt befahren werden. Die Schiffsführer müssen die einschlägigen Vorschriften kennen.

Die Grenzen der Naturschutzgebiete im Bereich der Seeschiffahrtsstraßen sind in den Seekarten und Sportschiffahrtskarten des BSH enthalten; auch die Befahrensmöglichkeiten, -einschränkungen sowie Ausnahmen davon ergeben sich auszugsweise auch aus den Seekarten und den Karten für die Sportschiffahrt des BSH.

7. Verhalten im Notfall



Manöver „Mensch über Bord“: Zuwerfen einer Leine mit Rettungsweste und anschließende Rettung durch die Besatzung

Mensch über Bord

Wenn Sie „Mensch über Bord“ rufen, bedeutet das immer, dass akute Lebensgefahr besteht. Für die Schiffsbesatzung stellen sich dann zwei Fragen:

- **Wie kommt man an den Überbordgefallenen heran?**
und
- **Wie bekommt man ihn wieder aufs Schiff?**

Je nach Fahrzeugtyp, Wassertemperatur, Wetterlage, Besatzungsstärke und physischem Zustand der Besatzung gibt es

zur Lösung beider Aufgaben verschiedene Strategien. Die erforderlichen Rettungsmanöver müssen auf jeden Fall häufig und intensiv geübt werden. Der Schiffsführer muss dafür sorgen, dass mindestens ein weiteres Besatzungsmitglied diese Rettungsmanöver sicher durchführen kann und die übrige Besatzung mit den Manövern gründlich vertraut ist. Eine theoretische Einweisung allein genügt nicht. Besteht die Besatzung nur aus zwei Personen, müssen beide alle Aspekte der erforderlichen Manöver beherrschen.

Die unmittelbar nach einem Mensch-über-Bord-(MOB)-Unfall, möglichst simultan zu treffenden Maßnahmen sind jedoch für alle Boote und Schiffe weitgehend gleich:

- sofort „Mensch über Bord!“ rufen, um die Besatzung zu alarmieren
- Zur Markierung der Unfallstelle und als Hilfsmittel unverzüglich ein Rettungsmittel mit Leine über Bord werfen. In der Nacht oder bei hoher See ist die über Bord gegangene Person leichter zu finden, wenn das Rettungsmittel ein Rauchsignal oder die Rettungsboje ein Nachtlicht hat.
- Ausguck mit Fernglas besetzen, damit er die über Bord gefallene Person im Auge behält
- Schiffsort, Kurs und Uhrzeit festhalten; bei GPS-Geräten die MOB-Taste drücken
- auf Seglern die Maschine starten und bei Bedarf ein-kuppeln
- andere Schiffe durch MAYDAY von dem Unfall unterrichten und um Hilfe bitten; auf Binnenschiff-fahrtsstraßen können Sie die Dringlichkeitsmeldung PAN PAN auslösen
- alle zur Rettung und Versorgung benötigten Gerätschaften klarlegen

Der Schiffsführer oder der Wachführer müssen sich bei Reise- und Wachantritt und bei deutlicher Änderung der Faktoren, die Einfluss auf die Manöverstrategie haben können, grundsätzlich über die Manöver zur Mensch-über-Bord-Rettung im Klaren sein. Wenn Sie erst einen MOB-Unfall eintreten lassen und sich dann eine Strategie zurecht legen, ist das hochgradig fahrlässig.

Steht auf Seglern ein Motor zur Verfügung, ist es empfehlenswert, das Rettungsmanöver unter Motor zu fahren.

Hilfe in Notfallsituationen

Den Ablauf der Maßnahmen nach einem Notfall kann man mit einer Kette vergleichen, die aus mehreren Gliedern besteht. Die einzelnen Kettenglieder stehen dabei für eine Reihe von Maßnahmen, die notwendig sind, um ein Menschenleben zu retten. Sie reichen von den lebensrettenden Sofortmaßnahmen am Notfallort bis hin zur ärztlichen Versorgung im Krankenhaus.

Sofortmaßnahmen

Lebensrettende Maßnahmen

- Absichern
- Retten
- Bewahren vor weiteren Gefahren
- Wiederbelebung
- Blutung stillen

Notruf

Mit der Meldung angeben

- was geschah?
- wo geschah es?
- wie viele Verletzte?
- welche Art der Verletzung?
- und auf Rückfragen warten

Erste Hilfe

Ausgebildete Ersthelfer sorgen für

- eine sachgerechte Lagerung,
- das Anlegen der Verbände,
- Zuspruch für den Verletzten,
- und sonstige Hilfeleistung

Rettungsdienst

- Jetzt übernimmt ein ausgebildetes Rettungspersonal und eventuell ein Notarzt die verunglückte Person und sorgt für den fachgerechten Transport zum Krankenhaus.

Krankenhaus

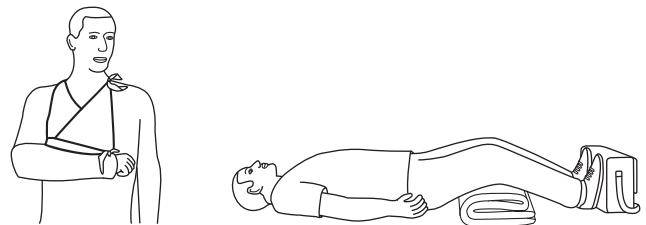
- ärztliche Versorgung und Pflege

Damit endet die Rettungskette. Da niemand im Voraus weiß, wann und wo ein Notfall eintritt, ist es unerlässlich, dass jeder Teil einer Schiffsbesatzung die hierfür notwendigen Fertigkeiten lernt und jederzeit als Ersthelfer tätig werden kann.

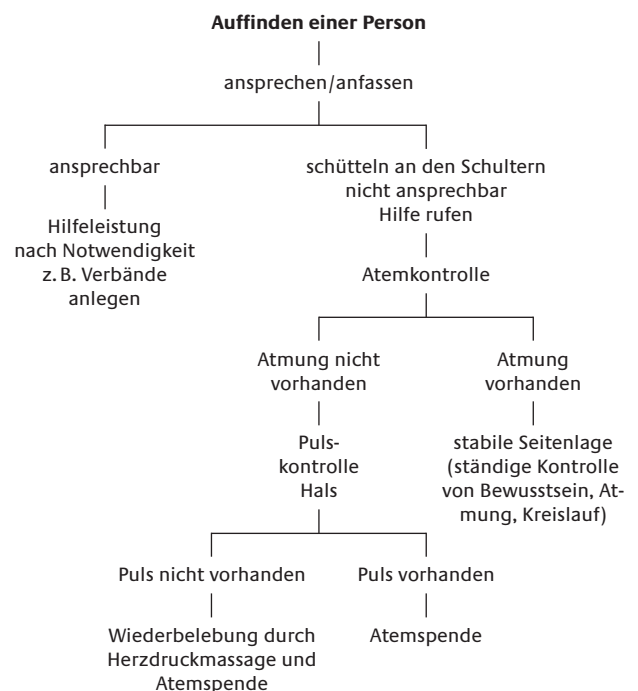
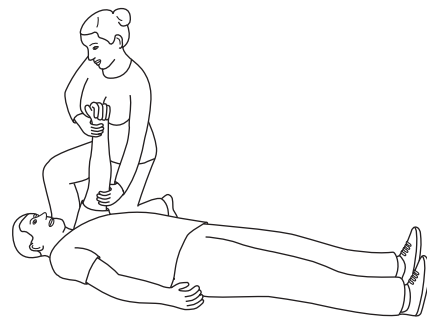
Wenn es an Bord brennt

Jeder Brand an Bord bringt das Schiff und die Besatzung in akute Gefahr. Wenn es nicht gelingt, einen Brand noch während der Entstehung zu löschen, ist das Fahrzeug ohne fremde Hilfe meist nicht mehr zu retten. Deshalb sollte das Brandrisiko durch richtiges Verhalten und durch die richtige Ausrüstung mit Brandbekämpfungseinrichtungen verringert werden. Die beste Brandbekämpfung sind sorgfältig durchgeführte brandvorbeugende Maßnahmen, wie sie im Abschnitt „Die Vorbereitung“ beschrieben werden (siehe Seite 21).

Schmerzen lindern durch fachgerechte Lagerung oder andere Hilfeleistungen: z. B. Ruhigstellung eines Knochenbruches mit Dreieckstüchern und Bauchmuskeltension durch Knierolle



Stillen einer bedrohlichen Blutung: z. B. Abdrücken am Oberarm



Stabile Seitenlage, Druckverband, Atemspende

Den Verletzten vor zusätzlichen Schädigungen und Gefahren bewahren: z. B. durch Herstellen der stabilen Seitenlage

Durch die stabile Seitenlage wird sichergestellt, dass die Atemwege freigehalten werden können und Erbrochenes, Blut etc. ablaufen kann – der Mund des Betroffenen wird zum tiefsten Punkt des Körpers. Der Betroffene wird so vor dem Erstickten bewahrt.



Seitlich an den Betroffenen herantreten und in Hüfthöhe anheben. Den Arm des Bewusstlosen der gleichen Seite soweit wie möglich unter dessen Körper schieben. Sein Bein auf dieser Seite anbeugen, und den Fuß an das Gesäß stellen.



Schulter und die Hüftgegend der anderen Seite anfassen, und den Verletzten vorsichtig und gleichmäßig zu sich herumziehen. Den Betroffenen mit dem Bein stützen.



Den Arm unter dem Körper des Betroffenen vorsichtig am Ellenbogen nach hinten hervorziehen. Der Betroffene liegt nun auf der Schulter – dadurch erfolgt eine Stabilisierung seines Körpers.



Den Kopf an Kinn und Stirn fassen, nackenwärts beugen und das Gesicht erdwärts drehen. Finger der nahen Hand an die Wange schieben und so den Kopf stabilisieren.

Stillen einer bedrohlichen Blutung: Druckverband

Schutzhandschuhe anlegen.

Die Wundauflage auf die Wunde legen und mit einem Verband 2–3 mal umwickeln.

Zweites Verbandpäckchen geschlossen als Druckpolster auf die Wunde legen und mit dem restlichen Verband umwickeln.



Atemspende: Mund-zu-Mund-Beatmung

Daumen und Zeigefinger der auf der Stirn liegenden Hand verschließen die Nase. Den Mund des Betroffenen ein wenig öffnen, den eigenen weit öffnen und einatmen. Den eigenen Mund um den des Betroffenen herum fest aufsetzen. Nach eigenem Rhythmus beatmen. Die Alternative besteht in einer Mund-zu-Nase-Beatmung.



Im Brandfall sollten Sie:

- Ruhe bewahren;
- bei laufendem Motor die Brennstoffzufuhr absperrern und durch Vollgas den Vergaser entleeren; decken Sie den Vergaser so weit wie möglich ab. Schließen Sie alle Lüftungsöffnungen des Motorenraums und geben Sie das Löschmittel aus Feuerlöscher durch Feuerlöschdurchlass oder einen anderen vorsichtig geöffneten Durchlass ein. **Seien Sie dabei vorsichtig.** Die einströmende Luft kann eine Stichflamme hervorrufen. Soweit an Bord vorhanden, lösen Sie die fest eingebaute Feuerlöschanlage aus.
- Unterbrechen Sie die Brennstoffzufuhr von Koch- und Heizeinrichtungen und verschließen Sie die Lüftungsöffnungen.
- Betätigen Sie den Feuerlöscher erst am Brandort und bekämpfen Sie den Brand von vorn und von unten. Bewahren Sie nach dem Löscheinsatz das noch vorhandene Löschmittel auf, falls es noch zu Rückzündungen kommt. **Hinweis:** Die ununterbrochene Funktionsdauer eines Feuerlöschers liegt je nach Größe bei sechs Sekunden für ein drei Liter Gerät und bis zu 15 Sekunden bei einem 10 Liter Gerät.
- Sollten die Löschmittel verbraucht und der Brand im Boot noch nicht gelöscht sein, dann verschließen Sie alle Öffnungen, um den Brand zu ersticken. Kühlen Sie die Decks einschließlich der Aufbauten von außen mit Wasser.

Wenn Sie auf Grund laufen

Bei einer Grundberührung sind Boot und Sicherheit der Besatzung gefährdet. Da Sie nicht wissen, wie schwer der Schaden am Unterwasserschiff ist, sollten Sie nach der Kollision den nächsten Hafen anlaufen und das Unterwasserschiff inspizieren lassen.

Wenn Sie bei einer Grundberührung nicht festkommen, untersuchen Sie das Boot sofort auf Lecks und eindringendes Wasser. Bei Wassereintrich kann man versuchen, das Boot durch Abdichten mit Bordmitteln und den Einsatz von Lenzeinrichtungen schwimmfähig zu halten. Dringt viel Wasser ein, sollten Sie sofort Hilfe herbeirufen und versuchen, das Boot auf möglichst weichem und ebenen Grund aufzusetzen.

Wenn Sie festgekommen sind, müssen Sie das Unterwasserschiff ebenfalls auf Lecks und Wassereintrich prüfen. Zusätzlich sollten Sie versuchen, die Schäden am Rumpf von außen abzuschätzen. Der Schiffsführer muss entscheiden, ob es vertretbar ist zu versuchen, das Boot abzudichten und durch Gewichtsveränderungen und eventuellen Einsatz eines Beiboots frei zu bekommen. Andernfalls müssen Sie Hilfe rufen. Denken Sie daran, dass Sie nach dem Festfahren im Bereich der Binnenschiffahrtsstraßen unverzüglich die zuständigen Behörden verständigen.



Löschboot im Einsatz auf der Elbe

Ist die durch die Grundberührung entstandene Situation kritisch, sollten Sie einen Hilferuf absetzen und alles für das Verlassen des Bootes vorbereiten.

Wenn Sie kentern

Segelfahrzeuge kentern meist nach Lee. Die Hauptursachen dafür sind ungeschicktes Halsen, zu starkes Anluven in einer Bö auf einem Kurs hoch am Wind und zu schnelles, hartes Anluven in Böen beim Segeln mit raumem Wind. Kentern nach Luv kann vorkommen, wenn bei weit in Luv sitzender Besatzung die Großschot zu plötzlich und zu weit aufgefiert wird oder wenn auf einem Raumschot-Kurs eine See schräg von achtern unter dem Boot durchläuft und dabei der Bug angehoben wird und das Heck ins folgende Wellental sackt.

Nach dem Kentern sollte man grundsätzlich am Boot bleiben und versuchen, auf sich aufmerksam zu machen.

Vor jeder Tour abmelden

Auch für die Skipper, die bloß einen Tag oder ein paar Stunden an der Küste entlangschippern wollen, sollte es selbstverständlich sein, sich bei der Familie, Freunden oder beim Hafenmeister abzumelden und zu sagen, wann man zurückkommen will. Die Mannschaften größerer Yachten sollten Verwandten oder Freunden ihren möglichst genauen Reiseplan mit dem voraussichtlichen Rückkehrdatum angeben. Nur so ist es möglich, dass Suchaktionen



Rettungsübung der DGzRS in der Kieler Förde

von Verwandten oder Freunden ausgelöst werden – etwa weil längere Zeit kein Lebenszeichen kam, oder weil über dem fraglichen Seeraum ein Sturmtief gezogen ist. Schon so mancher Skipper ist auf diese Weise aus einer gefährlichen Notlage gerettet worden.

Vergessen Sie auch nicht, dass es zur Guten Seemannschaft gehört, sich vom Hafen aus zu Hause zu melden. Vor allem dann, wenn in Ihrem Gebiet schlechtes Wetter war und für Freunde und Familie Anlass zur Sorge bestand.

Signale im Seenotfall

Jeder kann in Seenot geraten – und was dann? Ein altes englisches Sprichwort sagt: „Verlasse nie das Schiff, bevor es dich verlässt.“ Trotzdem sollte man sich auch darauf vorbereiten.

Regeln, die für jeden Seenotfall gelten, gibt es nicht, da kein Seenotfall dem anderen gleicht. Das Schicksal der Besatzung hängt entscheidend vom Können und der Besonnenheit des Schiffsführers und der Besatzung ab. **Auf alle Fälle: Ruhe bewahren, nicht überstürzt oder unüberlegt handeln!**

Dem Schiffbrüchigen drohen Unterkühlung, Ertrinken, Durst, Erschöpfung, Hunger, Schädigung durch Sonnenlicht, Schädigung durch ausgelaufenes Mineralöl und Seekrankheit. Im Seenotfall sollten Sie unbedingt folgende Punkte beachten:

- Bleiben Sie so lange wie möglich an Bord.
- Nehmen Sie vor dem Verlassen des Schiffes ein Mittel gegen Seekrankheit ein.
- Trinken Sie so viel wie möglich, bevor Sie das Schiff verlassen.
- Trinken Sie in den ersten 24 Stunden nach dem Verlassen des Schiffes nichts.

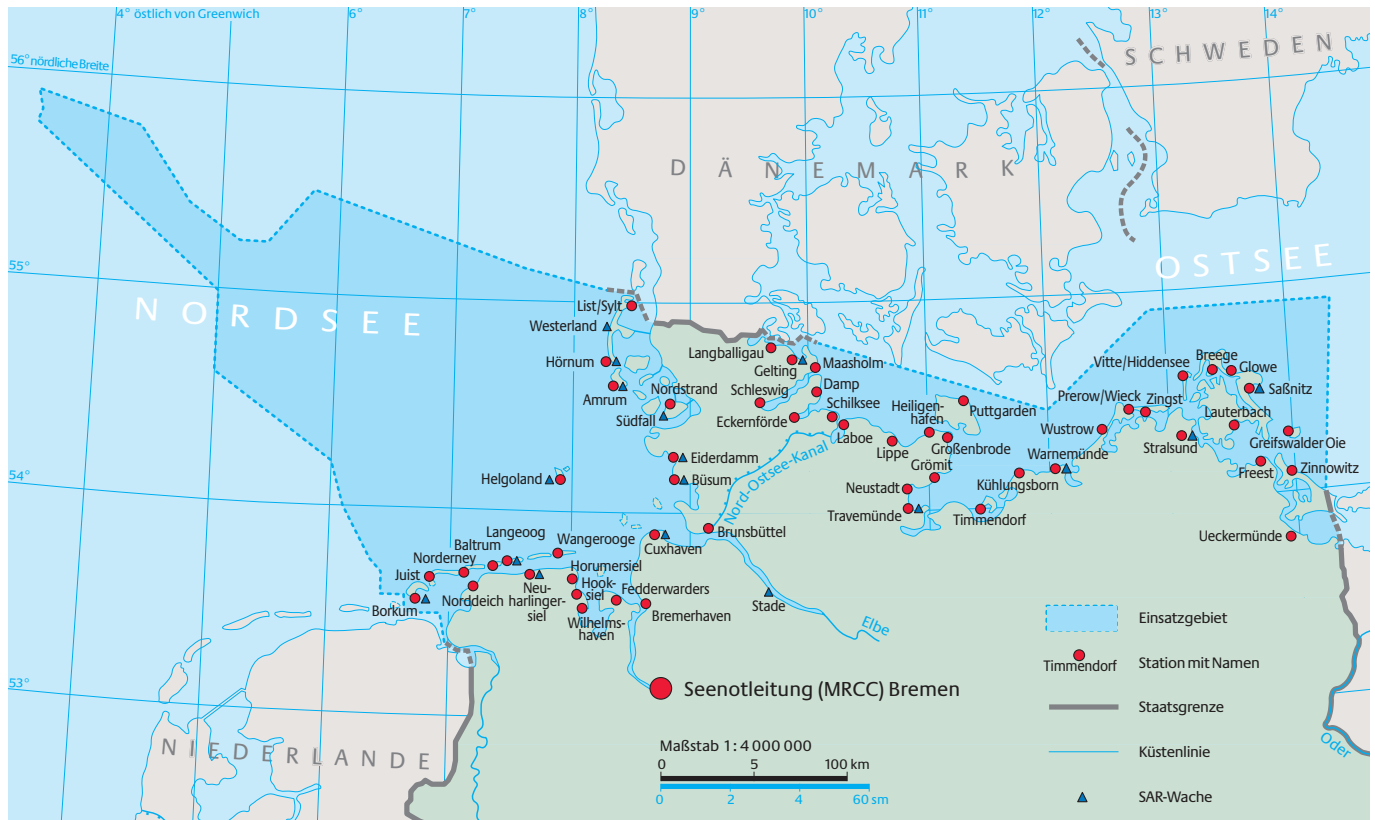


Übungsmanöver: Rettung eines Schiffbrüchigen

- Trinken Sie unter keinen Umständen Seewasser.
- Auf keinen Fall Alkohol trinken! Das vermindert die Reaktionsfähigkeit und fördert die Unterkühlungsgefahr!
- Ziehen Sie sich warm an. Über dicke Pullover und Jacken ziehen Sie auch noch Ölzeug an und schließen sie alle Öffnungen an Hals, Armen, Hosen- und Jackenbund mit Leinen oder Klebeband. Behalten Sie Gummistiefel mit warmen Socken an. Es ist die beste Möglichkeit, den Körper vor Unterkühlung zu bewahren. Das Anlegen der Rettungsweste nicht vergessen!
- Ziehen Sie im Wasser keine Kleidungsstücke aus. Anders als Sie vielleicht denken, zieht die durchnässte Kleidung Sie nicht unter Wasser.
- Zusätzlich Trinkwasser, Decken, Kleidung, dünnes Tauwerk und Proviant mit in das Boot nehmen.
- Nicht ins Wasser springen.



MRCC-Zentrale: Koordinierung einer Rettungsaktion per Funk



Die Suche und Rettung (Search and Rescue, SAR) wird von der DGzRS wahrgenommen. Einsatzgebiet und Stationen der DGzRS-Rettungsflotte. Seenotleitung (MRCC, Maritime Rescue Coordination Centre) Bremen

- Bewegen Sie sich im Wasser möglichst wenig. So behalten Sie die gespeicherte Körperwärme am längsten. Dabei kann auch eine möglichst zusammengerollte Körperhaltung helfen.
- Im Wasser möglichst zusammenbleiben. Binden Sie sich untereinander im Abstand von zwei bis drei Metern an und entfernen Sie sich nicht vom gekenterten Boot, weil Sie dort besser gesehen werden. Um die Auskühlung zu verringern, sollten die Personen auch im Wasser sehr engen Körperkontakt halten.

Auf den Seenotfall können Sie durch Seenotsignale oder über Funk aufmerksam machen. Wenn Sie Hilfe über Funk rufen können, geben Sie Namen und Rufzeichen, Position und Art des Unfalls und der benötigten Hilfe an. Informieren Sie auch unverzüglich die zuständige Verkehrszentrale und die BSU.

Alarmierung über Funk

Fahrzeuge mit Funkanlagen alarmieren die Schifffahrt und den SAR-Dienst auf den internationalen Notfrequenzen. Die Überwachung der für den Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr bestimmten Kanäle und Frequenzen übernehmen für den deutschen SAR-Bereich folgende Sender:

- Für das A1-Gebiet (Kanal 16 und 70 DSC) die von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) betriebene Küstenfunkstelle „Bremen Rescue Radio“,
- für das A2-Gebiet (2182 kHz und 2187,5 kHz DSC) die dänische Küstenfunkstelle „Lyngby Radio“.

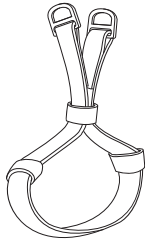
Mit der Küstenfunkstelle „Bremen Rescue Radio“ (Rufname: „Bremen Rescue“) stellt die DGzRS im deutschen SAR-Bereich auch nach der Umstellung auf das weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem GMDSS die 24stündige Überwachung des UKW-Kanals 16 sicher. Alarmierungen über die Notfrequenzen der Grenzwelle im deutschen SAR-Bereich werden von der Küstenfunkstelle „Lyngby Radio“ an das „Maritime Rescue Coordination Centre“ (MRCC) Bremen weitergeleitet, auch Seenotleitung Bremen genannt.

Für die direkte Alarmierung der Seenotleitung Bremen stehen Durchwahlnummern zur Verfügung. Eine direkte Alarmierung der Seenotleitung Bremen kann unter der Kurzwahl 124124 aus dem Mobilfunknetz erfolgen. Das Handy ist jedoch, wie oben schon beschrieben, höchstens eine Ergänzung, in keinem Fall jedoch ein Ersatz für die Seefunkanlage.

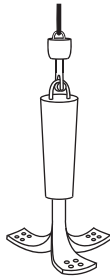
Rettungsgeräte



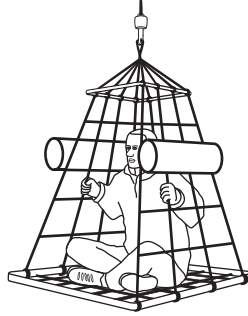
Offene Rettungsschlinge



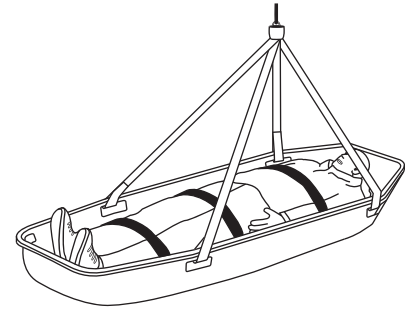
Geschlossene Rettungsschlinge



Rettungsanker



Rettungsnetz



Rettungstrage

Rettungsschlinge

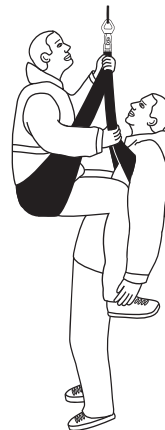
Rettungsschlinge **nicht** vom Windenseil abhaken

Windenseil

- **nicht** am Schiff festmachen
- **nicht** unter Deck ziehen
- **nicht** um die Hand wickeln
- muss **stets frei** von Hindernissen gehalten werden

Doppel-Lift-Methode

Die abgebildeten Rettungsmöglichkeiten können auch mit der Doppel-Lift-Methode durchgeführt werden, wenn der Verletzte nicht in der Lage ist, sich selbst zu helfen. Dazu wird ein Besatzungsmitglied des Hubschraubers gleichzeitig mit dem Rettungsgerät abgewincht.



Rettungsanker

Sitzen auf dem Rettungsanker



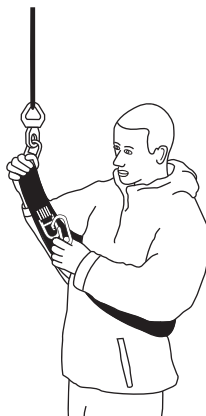
Anlegen der offenen und geschlossenen Rettungsschlinge



Vorbereitung für die **offene** Rettungsschlinge



Einstieg



Anlegen der **geschlossenen** Rettungsschlinge



Aufwisch-Haltung



Einstieg bei **geschlossener** Rettungsschlinge

Suche und Rettung

Die Suche und Rettung (Search and Rescue, SAR) wird von der DGzRS wahrgenommen und gliedert sich in die Bereiche „Koordinierung bei SAR-Fällen im Seenotfall durch die Seenotleitung Bremen“ und „Durchführung des SAR-Dienstes mit Seenotkreuzern und -booten“.

Die DGzRS wird beim SAR-Dienst in Seenotfällen durch Hubschrauber des militärischen SAR-Dienstes unterstützt. Die DGzRS hat eine eigene Flotte von Seenotkreuzern und Seenotrettungsbooten, die sich auf 54 Stationen entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste verteilt. Alle Einheiten der Rettungsflotte stehen in ständiger Verbindung mit der permanent besetzten Seenotleitung Bremen und den SAR-Wachen, die an wichtigen Punkten der Küste eingerichtet sind.

Die Veröffentlichung „Suche und Rettung“ des BSH enthält wichtige Hinweise zu Such- und Rettungsoperationen auf See. Als Sportschiffer sollten Sie diese Veröffentlichungen kennen.

Suchnachrichten

Um überfällige Schiffe zu finden, verbreiten die deutschen Küstenfunkstellen Suchnachrichten. Sie müssen bei der DGzRS aufgegeben werden und die DGzRS legt dann fest, wie oft und wo die Suchnachricht gesendet wird. Die Antworten der Seefunkstellen werden an den Absender der Suchnachricht und an die Seenotleitung übermittelt. Denken Sie daran, dass Suchnachrichten und die darauf eingehenden Antworten für den Absender der Suchnachricht gebührenpflichtig sind.

Verhalten bei Seenotkreuzer- und Hubschrauberrettung

Wenn Sie von einem Seenotkreuzer oder Hubschrauber gerettet werden, müssen Sie den Anweisungen der Besatzung folgen. Wenn möglich, legen Sie Ihr Schiff in den Wind und entfernen Sie alle störenden Ausrüstungsteile wie Antennen und Stagen, so dass sie die Rettung nicht behindern.

Die Rettungsmannschaft des Hubschraubers setzt folgende Geräte ein:

- Eine Rettungsschlinge zur raschen Rettung gesunder Personen,
- ein Rettungsnetz,
- eine Rettungstrage zum Abtransport von Verletzten oder
- einen Rettungsanker, mit dem auch zwei Personen auf einmal hochgezogen werden können.

Notsignale auf Seeschiffahrtsstraßen und der Hohen See

Auf Seeschiffahrtsstraßen und der Hohen See gelten folgende Notsignale (siehe auch Seite 58):



Rettungsübung auf einem Segelboot: Bergung der Mannschaft oder eines Verletzten mit Hilfe eines Hubschraubers

- Knallsignale mit Zwischenräumen von ungefähr einer Minute
- Dauerton eines Nebelschallsignalgerätes
- orangefarbenes Rauchsignal
- SOS durch Licht- oder Schallsignale
- Meldung durch Sprechfunk („MAYDAY“)
- Flaggensignal NC
- Ball über oder unter einer viereckigen Flagge
- Flammensignal durch brennende Teer- oder Öltonnen
- Leuchtrakete mit jeweils einem roten Leuchtstern oder rote Handfackeln (siehe Umgang mit Pyrotechnischen Signalmitteln, Kapitel 2) oder rote Fallschirm-Leuchtrakete
- Signale einer Seenotfunkbake
- langsames und wiederholtes Heben und Senken der seitlich ausgestreckten Arme
- Seewasserfärber
- DSC-Notalarm (zu Digital Selective Calling siehe Nautische Warnungen, Kapitel 5)

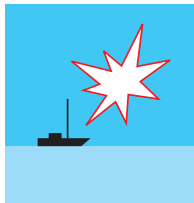
Notsignale auf Binnenschiffahrtsstraßen

Verwenden Sie in der Binnenschiffahrt folgende Notsignale (siehe auch Seite 58):

- Schwenken Sie am Tag eine rote Flagge oder einen Gegenstand im Kreis; bei Nacht schwenken Sie ein Licht im Kreis.
- Geben Sie wiederholt lange Töne (Schallsignale) ab.
- Glocken läuten, wie § 4.04 BinSchStrO es vorsieht
- Meldung über Sprechfunk („MAYDAY“ oder Dringlichkeitsmeldung „PAN PAN“)

Notsignale

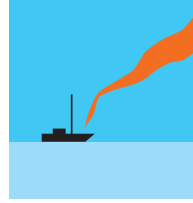
Notsignale auf Seeschiffahrtsstraßen und auf Hoher See



Knallsignale in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute



Dauerton eines Nebelschallsignalgerätes



Orangefarbenes Rauchsignal *



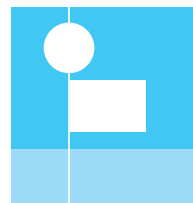
SOS durch Licht- oder Schallsignale



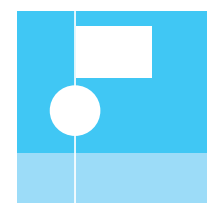
MAYDAY durch Sprechfunk



Notzeichen NC des Internationalen Signalbuches



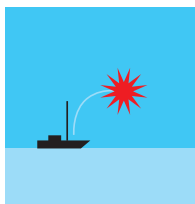
Ball über einer viereckigen Flagge



Ball unter einer viereckigen Flagge



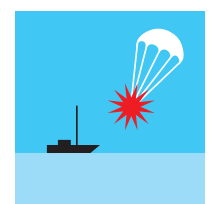
Flammensignal auf dem Fahrzeug



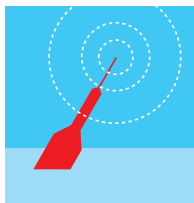
Leuchtrakete mit einem roten Stern *



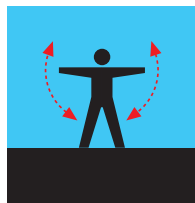
Rote Handfackel *



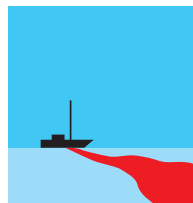
Rote Fallschirm-Leuchtrakete *



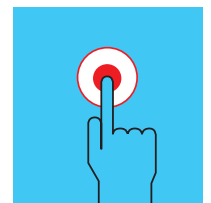
Signale einer Seenotfunkbake



Langsames und wiederholtes Heben und Senken der beiden ausgestreckten Arme



Seewasserfärber



DSC (Digital Selective Calling = Digitaler Selektivruf) **

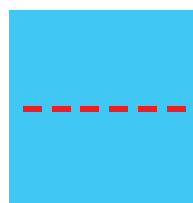
Notsignale auf Binnenschiffahrtsstraßen



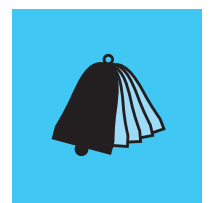
Schwenken einer roten Flagge oder eines anderen Gegenstandes im Kreis



Schwenken eines Lichts im Kreis



Wiederholt lange Töne



Glockenzeichen (§ 4.04 BinSchStrO)

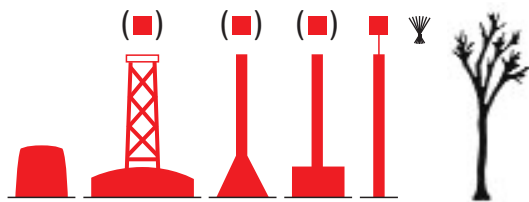
* Der Erwerb und die Nutzung pyrotechnischer Signalmittel erfordert einen Sachkundenachweis nach den waffenrechtlichen Bestimmungen oder einen Fachkundenachweis nach dem Sprengstoffrecht. Informieren Sie sich bei der zuständigen Waffenbehörde, beim DMYV oder beim DSV.

** DSC ist Bestandteil des GMDSS. Zur Teilnahme sind DSC-fähige UKW-, Grenzwellen- oder Kurzwellenanlagen erforderlich sowie ein von der zuständigen Behörde ausgestelltes oder anerkanntes GMDSS-Seefunkzeugnis.

Schifffahrtszeichen

Seeschifffahrtsstraßen

Seitenbezeichnung des Fahrwassers



Backbordseite von See kommend
Feuer (wenn vorhanden): Farbe rot

- FI / Blz.
- FI (2) / Blz. (2)
- Oc (2) / Ubr. (2)
- Oc (3) / Ubr. (3)
- Q / Fkl.
- IQ / Fkl. unt.
- Iso / Glit.



Steuerbordseite von See kommend
Feuer (wenn vorhanden): Farbe grün

Abzweigende oder einmündende Fahrwasser



Steuerbordseite des durchgehenden Fahrwassers
und
Backbordseite des abzweigenden oder einmündenden Fahrwassers

Backbordseite des durchgehenden Fahrwassers
und
Steuerbordseite des abzweigenden oder einmündenden Fahrwassers

Wenn Feuer: Farbe grün/rot
Kennung:
 FI (2+1) / Blz. (2+1)

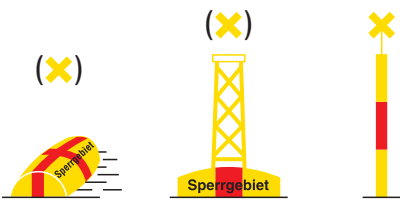
Zeichenerklärung

- Oc / Ubr.
- Iso / Glit.
- FI / Blz.
- Q / Fkl.
- VQ / SFkl.
- LFI / Blik.

- Unterbrochenes Feuer** (Oc / Ubr.)
- Gleichtaktfeuer** (Iso / Glit.)
- Blitzfeuer** (FI / Blz.)
- Funkelfeuer** (Q / Fkl.)
- Schnelles Funkelfeuer** (VQ / SFkl.)
- Blinkfeuer** (LFI / Blik.)

Die Ziffern in Klammern hinter den Abkürzungen bezeichnen Gruppen, zwischen denen Unterbrechungen liegen. Beispiel:
 Q (6) + LFI / Fkl. (6) + Blik.
Gruppe von 6 Funkeln und 1 Blink

Sperrgebiet, besondere Gebiete und Stellen, Badebetrieb, Geschwindigkeitsbeschränkung

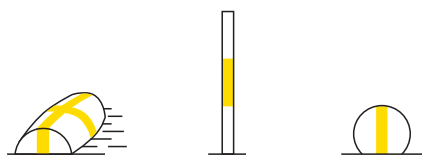


Sperrgebiet (militärisch oder zivil)

- Wenn Feuer: Farbe gelb
Kennung:
 FI / Blz.
- Oc (2) / Ubr. (2)
 - Oc (3) / Ubr. (3)

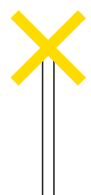


Besondere Gebiete und Stellen, z. B. Reede



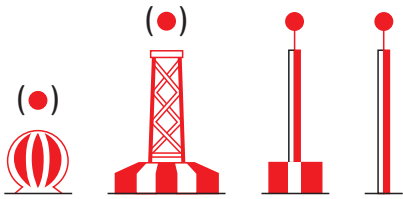
Wegen Badebetrieb für Maschinenfahrzeuge und Wassermotorräder gesperrt

Geschwindigkeitsbeschränkung 8 km/h innerhalb 500-m-Zone vor Stellen mit erkennbarem Badebetrieb



See- und Binnenschiffahrtsstraßen

Zufahrten zu Fahrwassern und Mitte von Schiffahrtswegen

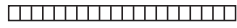


Wenn Feuer: Farbe weiß

Kennung:



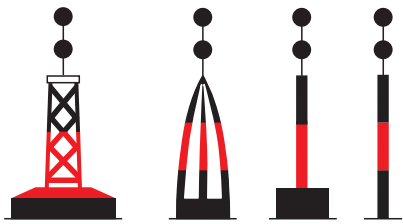
Iso / Glt.



Oc / Ubr.

Einzelgefahrenstellen

An allen Seiten passierbar



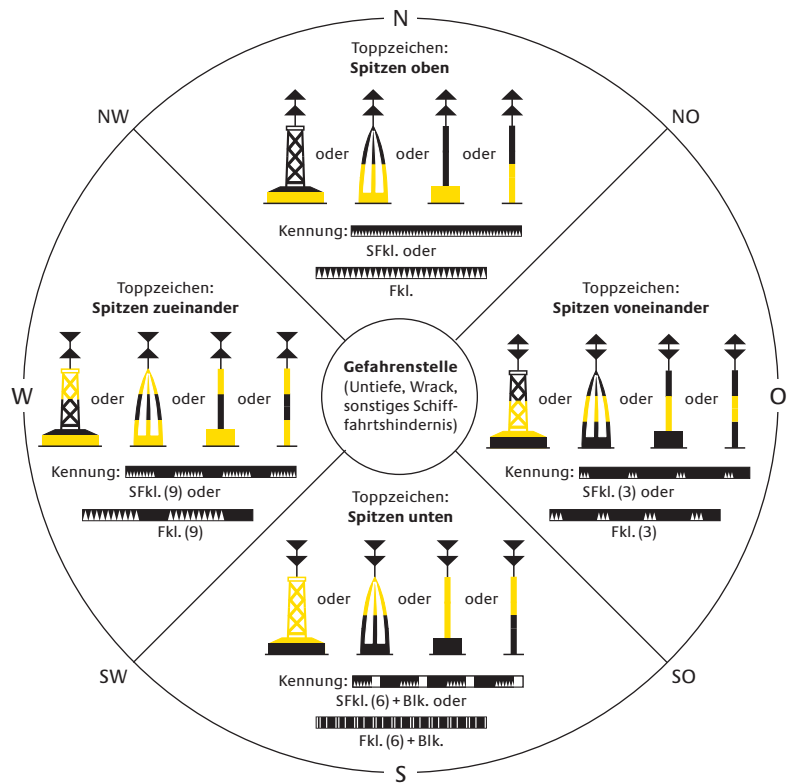
Wenn Feuer: Farbe weiß

Kennung:



Fl (2) / Blz. (2)

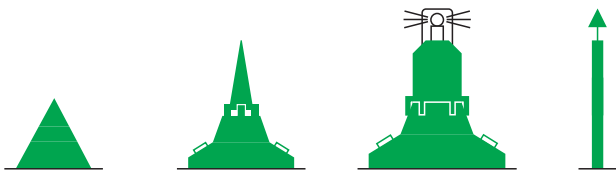
Kardinalzeichen



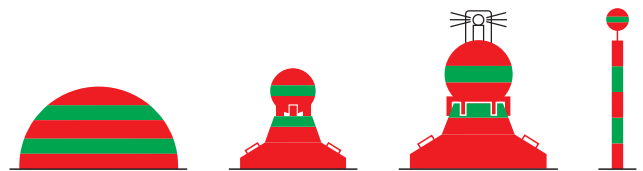
Kardinale Zeichen zeigen die Passierseite des Bezugsobjektes in Kompassrichtung an

Binnenschiffahrtsstraßen

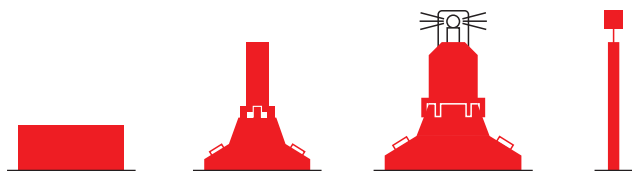
Bezeichnung der Fahrrinne



Linke Seite (stromab)



Fahrrinnenspaltung



Rechte Seite (stromab)

Binnenschiffahrtsstraßen

Bezeichnung der Wasserstraße



Linke Seite (stromab)

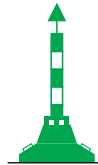


Rechte Seite (stromab)



Spaltung

Bezeichnung von Hindernissen



Linke Seite (stromab)



Rechte Seite (stromab)



See- und Binnenschiffahrtsstraßen

Wichtige Verbotsszeichen



(Rote Lichter)
Durchfahrt verboten



(Rote Flagge)



(Tafel)
Durchfahrt verboten
(Binnen), Sperrung
einer Teilstrecke (See)



Liegeverbot



Ankerverbot



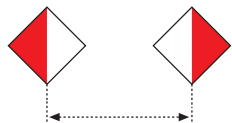
Festmache-
verbot



Fahrverbot für
Fahrzeuge, die
weder mit Ma-
schinenantrieb
noch unter
Segel fahren



Verbot
des Wasserski-
laufens



Verbot, außerhalb der
angezeigten Begren-
zung zu fahren (gilt
auf Seeschiffahrtsstra-
ßen nicht für kleine
Fahrzeuge)



Wellenschlag vermeiden
(Rechts: nur Binnen)



Überholverbot
allgemein



Verbot des Be-
gegngens und
Überholverbot



Nur für Klein-
fahrzeuge ohne
Maschinenan-
trieb befahrbar



Fahrverbot
für Fahrzeuge
mit Maschinen-
antrieb (Binnen)



Fahrverbot für
Sportboote
(Binnen)



Fahrverbot für
Segelfahrzeuge
(Binnen)



Verbot des Se-
gelsurfens (Bin-
nen)



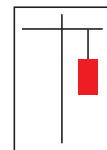
Verbot des Wassermotor-
radfahrens



Wendeverbot
(Binnen)



Geschwindigkeitsbeschränkung
wegen Gefährdung durch Sog und
Wellenschlag (See)

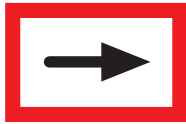


See- und Binnenschifffahrtsstraßen

Wichtige Gebotszeichen



Anhalten



Pfeilrichtung einschlagen



Geschwindigkeitsbeschränkung (in km/h)



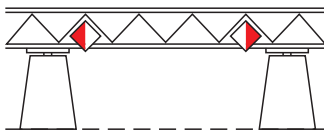
Verpflichtung, das Funkgerät auf dem auf dem Zeichen angegebenen Kanal in Betrieb zu nehmen (Binnen)



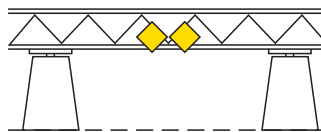
Schallsignal geben



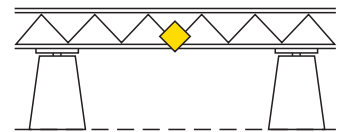
Gebot, besondere Vorsicht walten zu lassen



Durchfahrverbot außerhalb des von den Tafeln begrenzten Raumes (gilt auf Seeschifffahrtsstraßen nicht für kleine Fahrzeuge)



In einer Richtung befahrbar (Gegenrichtung gesperrt)



In beiden Richtungen befahrbar

Einschränkungen



Fahrwassereinengung, Abstand in Metern, in dem sich Fahrzeuge vom Tafelzeichen entfernt halten sollen



Fahrwassertiefe begrenzt (Binnen)



Durchfahrtshöhe begrenzt (Binnen)



Beschränkung auf zusätzlicher Tafel angeben

Empfehlungs- und Hinweiszeichen



Empfehlung in Pfeilrichtung zu fahren (Binnen)



Erlaubnis zum Durchfahren (Binnen)



Ende eines Ge- oder Verbots



Fahrerlaubnis für Wassermotorräder



Wasserskistrecke (bei See: im Fahrwasser)



Kitesurfstrecke (Binnen)



Erlaubnis zum Segelsurfen



Fahrerlaubnis für Fahrzeuge, die weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fahren (Binnen)



Fahrerlaubnis für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb (Binnen)



Fahrerlaubnis für Segelfahrzeuge (Binnen)



Fahrerlaubnis für Sportboote (Binnen)



Stillliegen erlaubt (Binnen)



Ankern erlaubt (Binnen)



Festmachen erlaubt (Binnen)



Nicht frei fahrende Fähre



Frei fahrende Fähre



Fernsprechstelle



Hinweis auf Wehr (Binnen)



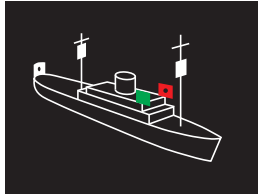
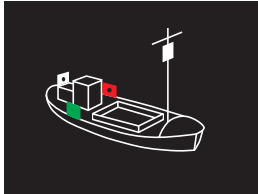
Nautischer Informationsfunk (Binnen)



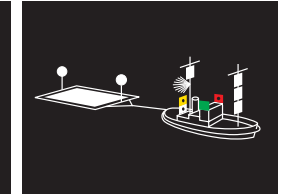
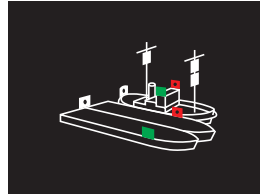
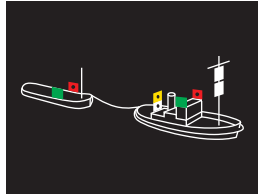
Nautischer Informationsfunk (Binnen)

Sichtzeichen Bezeichnung der Fahrzeuge

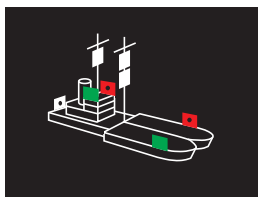
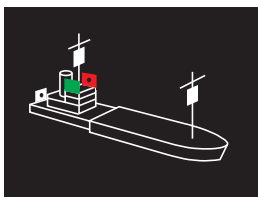
Sichtzeichen der Fahrzeuge auf den Seeschiffahrtsstraßen



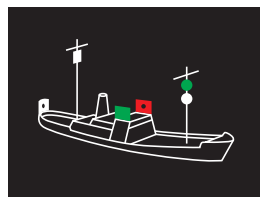
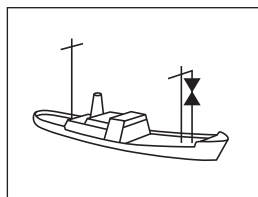
Maschinenfahrzeuge in Fahrt; Links: unter 50 m Länge; Rechts: über 50 m Länge



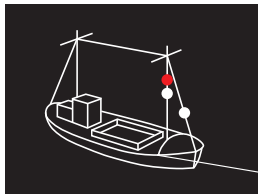
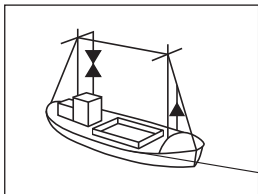
Schleppverbände in Fahrt; Links: bis 200 m Schleplänge (Schlepper nicht über 50 m Länge); Mitte: mit längsseits geschleppten Anhängen; Rechts: über 200 m Länge, mit außergewöhnlichem Schwimmkörper (schleppendes Fahrzeug über 50 m lang)



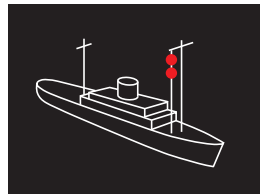
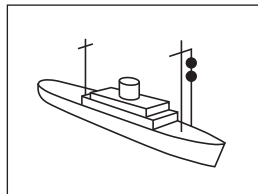
Schubverbände in Fahrt; Links: starr verbunden; Rechts: nicht starr verbunden, schiebendes Fahrzeug über 50 m lang



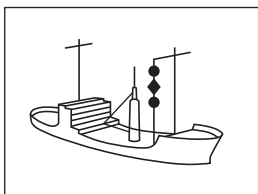
Trawler (Grundschieppnetzfisher); Rechts: über 50 m Länge bei Fahrt durchs Wasser



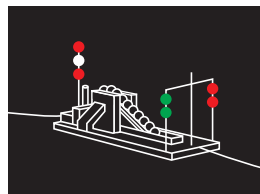
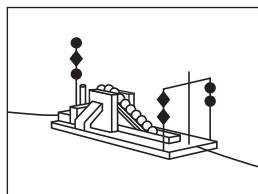
Treibnetzfisher mit mehr als 150 m ins Wasser reichendem, ausgebrachtem Fanggerät; Rechts: ohne Fahrt durchs Wasser



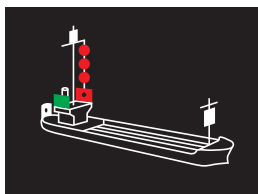
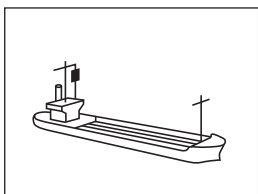
Manövrierunfähiges Fahrzeug über 12 m Länge – keine Fahrt durchs Wasser –



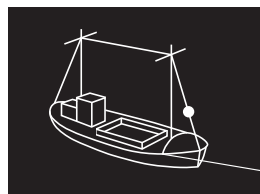
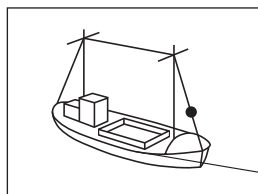
Manövrierbehindertes Fahrzeug mit Fahrt durchs Wasser über 50 m Länge



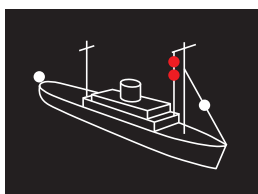
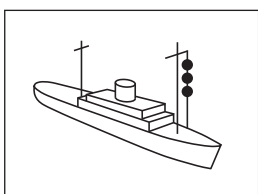
Manövrierbehindertes Fahrzeug bei Bagger- oder Unterwasserarbeiten; Passierseite: 2 grüne Lichter bzw. 2 schwarze Rhomben



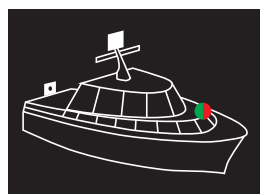
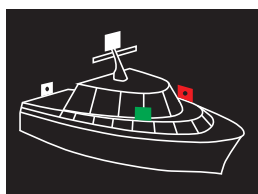
Tiefgangbehinderte Fahrzeuge



Fahrzeuge vor Anker unter 50 m Länge

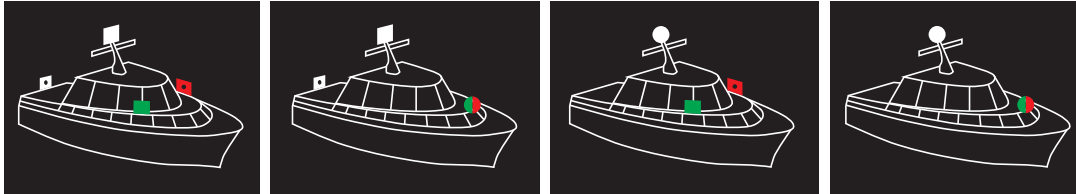


Fahrzeuge auf Grund; Rechts: über 50 m Länge; Links: über 12 m Länge



Maschinenfahrzeuge in Fahrt unter 20 m Länge

Sichtzeichen der Fahrzeuge auf den Seeschiffahrtsstraßen



Maschinenfahrzeuge in Fahrt unter 12 m Länge



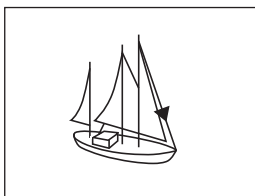
Maschinenfahrzeuge in Fahrt unter 7 m Länge, 7 kn Höchstgeschwindigkeit



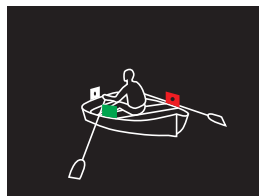
Segelfahrzeuge in Fahrt unabhängig von ihrer Länge

Segelfahrzeuge in Fahrt unter 20 m Länge

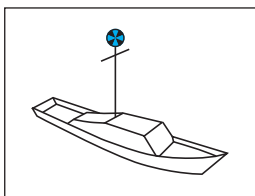
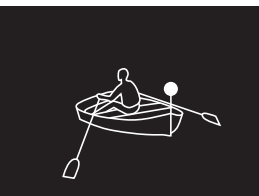
Segelfahrzeuge in Fahrt unter 7 m Länge



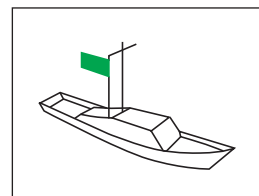
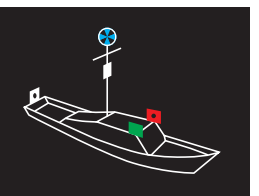
Segelfahrzeuge in Fahrt mit Maschinenkraft fahrend



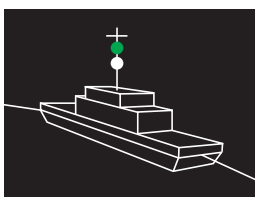
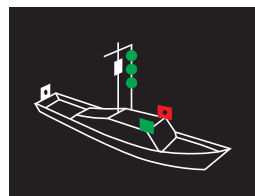
Fahrzeuge unter Ruder in Fahrt



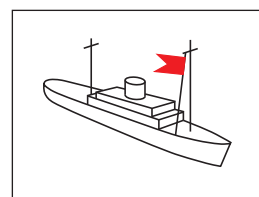
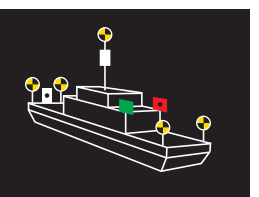
Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes bei Erfüllung polizeilicher Aufgaben, wenn der Verkehr gefährdet wird



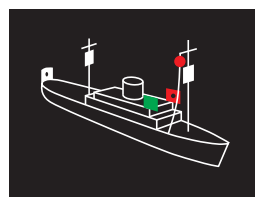
Zollfahrzeug



Fahren in Fahrt; Links: nicht freifahrend; Rechts: freifahrend auf Nord-Ostsee-Kanal (NOK) und Trave

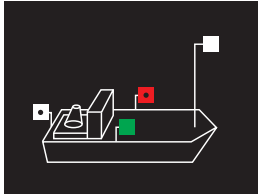


Fahrzeuge mit bestimmten gefährlichen Gütern; Rechts: über 50 m Länge

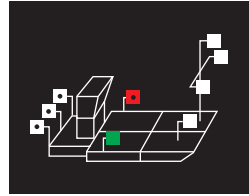
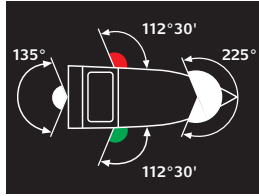


Die vollständige Beschreibung der Sichtzeichen ergibt sich aus den KVR, der SeeSchStrO und der Schiffsordnung Emsmündung.

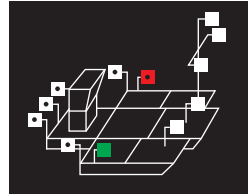
Bezeichnung der Fahrzeuge auf den Binnenschiffahrtsstraßen



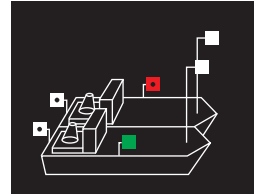
Nachtbezeichnung für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb bis 110 m



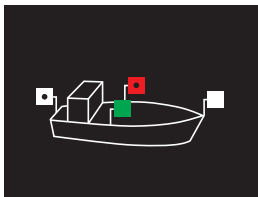
Schubverband



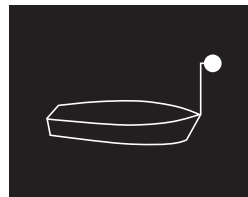
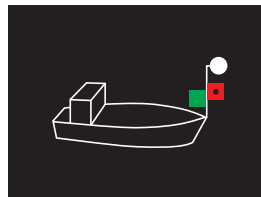
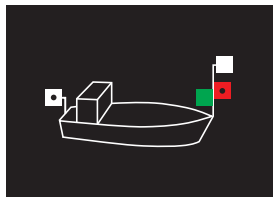
Schubverband



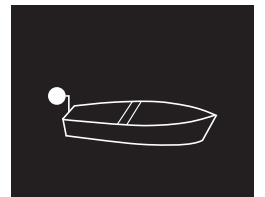
Gekuppelte Fahrzeuge



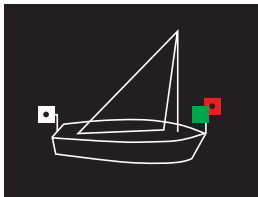
Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb



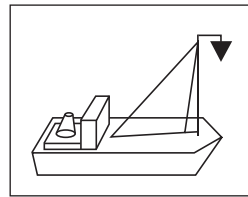
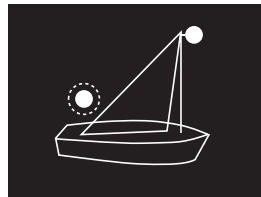
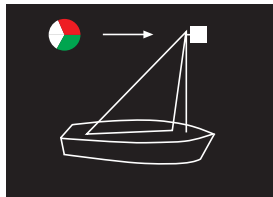
Geschlepptes oder gekuppeltes Fahrzeug



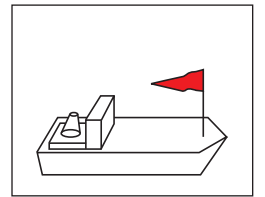
Nicht mit Maschine oder Segel fahrend



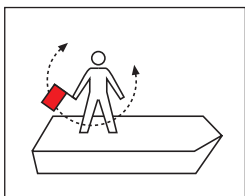
Unter Segel fahrendes Kleinfahrzeug



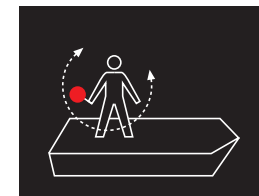
Mit Maschine und Segel fahrend



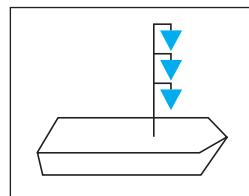
Fahrzeug, das einen Vorrang hat



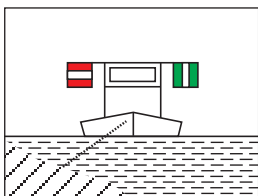
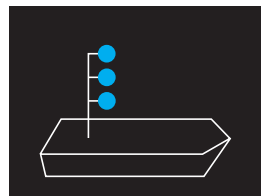
Manövrierfähiges Fahrzeug



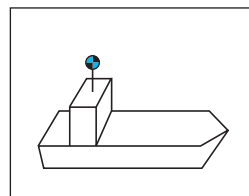
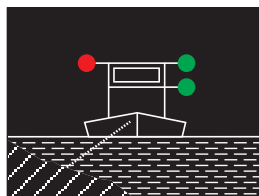
Manövrierunfähiges Fahrzeug



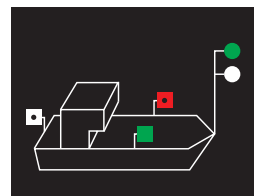
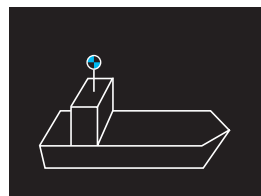
Fahrzeuge bei Beförderung bestimmter gefährlicher Güter (zusätzliche Bezeichnung) – je nach Gefahrgut 1,2 oder 3 blaue Kegel bzw. Lichter



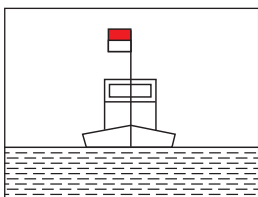
Schwimmende Geräte bei der Arbeit



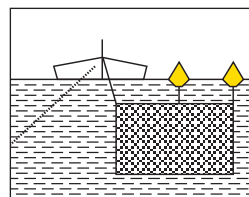
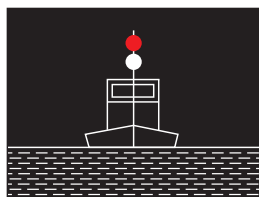
Fahrzeuge der Überwachungsbehörden



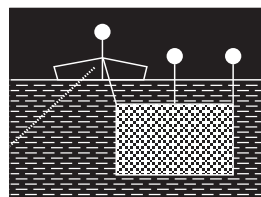
Nachtbezeichnung frei fahrender Fähren in Fahrt



Fahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen, die gegen Wellenschlag zu schützen sind











Fischereifahrzeuge mit Netzen oder Auslegern



Die vollständige Bezeichnung der Fahrzeuge ergibt sich aus den auf Seite 26 genannten Verkehrsvorschriften.









Wichtige Signale

Wichtige Signale für das Durchfahren von Brücken/Sperrwerken/Schleusen auf Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen









	Durchfahren/Einfahren verboten, Brücke/Sperrwerk/Schleuse ist geschlossen
	Freigabe von Brücke/Sperrwerk/Schleuse wird vorbereitet
	Brücke/Sperrwerk/Schleuse kann von Fahrzeugen durchfahren werden, für die die Durchfahrtshöhe mit Sicherheit ausreicht; ein eventueller Gegenverkehr hat aber Vorfahrt
	
	Brücke/Sperrwerk/Schleuse ist geöffnet; sie kann durchfahren bzw. es kann eingefahren werden, jedoch unter Beachtung der Vorfahrtregeln für Engstellen
	
	Hubbrücke steht in der ersten Hubstufe und kann von Fahrzeugen, für die die Durchfahrtshöhe ausreicht, durchfahren werden
	
	Durchfahren/Einfahren. Brücke/Sperrwerk/Schleuse ist geöffnet; Gegenverkehr ist gesperrt
	Die Anlage ist für die Schifffahrt gesperrt
	
	Einfahren in die Zufahrten, Schleusenvorhöfen und Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals für Sportfahrzeuge frei
	Aus der Schleuse ausfahren
	Ausfahren aus der Schleuse ist verboten
	Klein- und Sportfahrzeuge: Rotes Gleichtaktlicht (Wiederholungsfrequenz 12 s) Einfahrt für Klein- und Sportfahrzeuge verboten
	Klein- und Sportfahrzeuge: Grünes Gleichtaktlicht (Wiederholungsfrequenz 12 s) Einfahrt für Klein- und Sportfahrzeuge erlaubt
	Brücke/Sperrwerk/Schleuse ist geöffnet; seewärts fahrende Fahrzeuge durchfahren
	Brücke/Sperrwerk/Schleuse ist geöffnet; binnenwärts fahrende Fahrzeuge durchfahren
	Durchfahren/Einfahren verboten; Brücke/Sperrwerk/Schleuse kann vorübergehend nicht geöffnet werden
	Schallsignal von Fahrzeugen: „Brücke/Sperrwerk/Schleuse öffnen“ (gilt nicht für Hubbrücken)

Wichtige Schallsignale der Fahrzeuge




Binnenschifffahrt

	1 langer Ton: „Achtung“
	1 kurzer Ton: „Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord“
	2 kurze Töne: „Ich richte meinen Kurs nach Backbord“
	3 kurze Töne: „Meine Maschine geht rückwärts“
	4 kurze Töne: „Ich bin manövrierunfähig“
	Folge sehr kurzer (mehr als 5) Töne: „Gefahr eines Zusammenstoßes“
	Wiederholte lange Töne oder Gruppe von Glockenschlägen: „Notsignal“
	

Die Schallzeichen der Großschifffahrt für das Überholen und das Wenden über Backbord- oder Steuerbordbug sind für die Sportbootführer von großer Wichtigkeit:

	2 lange, 1 kurzer Ton: „Ich beabsichtige, Sie an meiner Steuerbordseite zu überholen“
	2 lange, 2 kurze Töne: „Ich beabsichtige, Sie an meiner Backbordseite zu überholen“
	1 kurzer Ton des Vorausfahrenden: „Das Überholen ist nicht an der gewünschten Steuerbordseite, aber an Backbord möglich“
	2 kurze Töne des Vorausfahrenden: „Das Überholen ist nicht an der gewünschten Backbordseite, aber an Steuerbord möglich“
	2 kurze Töne des Überholenden als Antwort auf das Signal des Vorausfahrenden, dass das Überholen nur an Backbord möglich ist: „Ich überhole an Backbord“
	1 kurzer Ton des Überholenden als Antwort auf das Signal des Vorausfahrenden, dass das Überholen nur an Steuerbord möglich ist: „Ich überhole an Steuerbord“
	1 langer, 1 kurzer Ton: „Ich wende über Steuerbord“
	1 langer, 2 kurze Töne: „Ich wende über Backbord“

Ebenso die Zeichen bei der Einfahrt in und der Ausfahrt aus Häfen und Nebenwasserstraßen:




	3 lange, 1 kurzer Ton: „Ich will meinen Kurs nach Steuerbord richten“
	3 lange, 2 kurze Töne: „Ich will meinen Kurs nach Backbord richten“
	3 lange Töne: „Ich will überqueren“

„Bleib-weg-Signal“	
• —	1 kurzer, 1 langer Ton, mindestens 15 Minuten in Folge: „Gefahr durch freiwerdende Güter – Brand- u. Explosionsgefahr – Abstand halten“

Seeschifffahrt	
—	Achtung
— • • • • •	Gefahr- und Warnsignal

Kursänderungssignale	
•	„Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord“
• •	„Ich ändere meinen Kurs nach Backbord“
• • •	„Meine Maschine arbeitet rückwärts“

Aufforderungssignale	
• • • • •	Bitte Ausweichpflicht nachkommen
• — • •	Aufforderung zum Anhalten

Signale bei verminderter Sicht	
—	1) Maschinenfahrzeug in Fahrt, Fahrt durchs Wasser
— —	1) Maschinenfahrzeug in Fahrt, keine Fahrt durchs Wasser
— • •	1) — Manövrierunfähige Fahrzeuge — Tiefgangbehinderte Fahrzeuge — Schleppende oder schiebende Fahrzeuge — Segelfahrzeuge in Fahrt — Manövrierbehinderte Fahrzeuge in Fahrt oder vor Anker — Fischende Fahrzeuge in Fahrt oder vor Anker
— • • •	1) Letztes bemanntes Fahrzeug eines Schleppzuges
5 Sek. 	2) Ankerlieger unter 100 m Länge
5 Sek.  	2) Ankerlieger über 100 m Länge
• — •	Warnsignal eines Ankerliegers

Überholssignale	
— — •	Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Steuerbordseite zu überholen

— — • •	Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Backbordseite zu überholen
— • — •	Zustimmung des zu überholenden Fahrzeuges zum Überholen

„Bleib-weg-Signal“	
• • • • • — • • • • •	Folge eines kurzen und eines langen Tons ³⁾ „Gefahr durch freiwerdende Güter – Brand- und Explosionsgefahr – Abstand halten“

1) *mindestens alle 2 Minuten*
 2) *mindestens jede Minute*
 3) *in jeder Minute mindestens 5 x hintereinander mit jeweils 2 Sekunden Zwischenpause, so lange wie erforderlich*

Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Abkürzungen

T = Telefon
F = Telefax
E = E-mail
I = Internet

Wasser- und Schifffahrtsdirektion NORD

Hindenburgufer 247
24106 Kiel
T (0431) 33 94-0
F (0431) 33 94-63 99
E wsd-nord@wsv.bund.de
I www.wsd-nord.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck

Moltkeplatz 17
23566 Lübeck
T (04 51) 62 08-0
F (04 51) 62 08-190
E wsa-luebeck@wsv.bund.de
I www.wsa-luebeck.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning

Am Hafen 40
25832 Tönning
T (0 48 61) 6 15-0
F (0 48 61) 6 15-3 25
E wsa-toenning@wsv.bund.de
I www.wsa-toenning.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel

Alte Zentrale 4
25541 Brunsbüttel
T (0 48 52) 8 85-0
F (0 48 52) 8 85-4 08
E wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de
I www.wsa-brunsbuettel.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau

Schleuseninsel 2
24159 Kiel
T (04 31) 36 03-0
F (04 31) 36 03-4 14
E wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de
I www.wsa-kiel.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund

Wamper Weg 5
18439 Stralsund
T (0 38 31) 2 49-0
F (0 38 31) 2 49-3 09
E wsa-stralsund@wsv.bund.de
I www.wsa-stralsund.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg

Moorweidenstraße 14
20148 Hamburg
T (0 40) 4 4110-0
F (0 40) 4 4110-3 65
E wsa-hamburg@wsv.bund.de
I www.wsa-hamburg.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven

Am Alten Hafen 2
27472 Cuxhaven
T (0 47 21) 5 67-0
F (0 47 21) 5 67-1 03
E wsa-cuxhaven@wsv.bund.de
I www.wsa-cuxhaven.de

Seeämter Kiel, Hamburg, Rostock, Emden, Bremerhaven

Hindenburgufer 247
24106 Kiel
T (04 31) 33 94-53 00
F (04 31) 33 94-53 99

Wasser- und Schifffahrtsdirektion NORDWEST

Schlossplatz 9
26603 Aurich
T (0 49 41) 6 02-0
F (0 49 41) 6 02-3 78
E wsd-nordwest@wsv.bund.de
I www.wsd-nordwest.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen

Franziuseck 5
28199 Bremen
T (04 21) 53 78-0
F (04 21) 53 78-4 00
E wsa-bremen@wsv.bund.de
I www.wsa-bremen.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven

Am Alten Vorhafen 1
27568 Bremerhaven
T (04 71) 48 35-0
F (04 71) 48 35-2 10
E wsa-bremerhaven@wsv.bund.de
I www.wsa-bremerhaven.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven

Mozartstraße 32
26382 Wilhelmshaven
T (0 44 21) 1 86-0
F (0 44 21) 1 86-3 08
E wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de
I www.wsa-wilhelmshaven.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Emden

Am Eisenbahndock 3
26725 Emden
T (0 49 21) 8 02-0
F (0 49 21) 8 02-3 79
E wsa-emden@wsv.bund.de
I www.wsa-emden.de

Wasser- und Schifffahrtsdirektion MITTE

Am Waterlooplatz 5
30169 Hannover
T (05 11) 91 15-0
F (05 11) 91 15-34 00
E wsd-mitte@wsv.bund.de
I www.wsd-m.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Hann. Münden

Kasseler Straße 5
34346 Hann. Münden
T (0 55 41) 9 52-0
F (0 55 41) 9 52-14 00
E wsa-hann-muenden@wsv.bund.de
I www.wsa-hmue.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Verden

Hohe Leuchte 30
27283 Verden
T (0 42 31) 8 98-0
F (0 42 31) 8 98-13 33
E wsa-verden@wsv.bund.de
I www.wsa-verden.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Minden

Am Hohen Ufer 1-3
32425 Minden
T (05 71) 64 58-0
F (05 71) 64 58-12 00
E wsa-minden@wsv.bund.de
I www.wsa-minden.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig

Ludwig-Winter-Straße 5
38120 Braunschweig
T (05 31) 8 66 03-0
F (05 31) 8 66 03-14 00
E wsa-braunschweig@wsv.bund.de
I www.wsa-braunschweig.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen

Greyerstraße 12
29525 Uelzen
T (05 81) 90 79-0
F (05 81) 90 79-11 77
E wsa-uelzen@wsv.bund.de
I www.wsa-uelzen.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsdirektion WEST

Cheruskerring 11
48147 Münster
T (02 51) 27 08-0
F (02 51) 27-08-115
E wsd-west@wsv.bund.de
I www.wsd-west.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Köln

An der Münze 8
50668 Köln
T (02 21) 9 73 50-0
F (02 21) 9 73 50-222
E wsa-koeln@wsv.bund.de
I www.wsa-koeln.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein

Königstraße 84
47198 Duisburg
T (0 20 66) 4 18-111
F (0 20 66) 4 18-3 15
E wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de
I www.wsa-duisburg-rhein.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich

Emmericher Straße 201
47138 Duisburg
T (02 03) 45 04-0
F (02 03) 45 04-3 33
E wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de
I www.wsa-duisburg-meiderich.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine

Münsterstraße 77
48431 Rheine
T (0 59 71) 9 16-0
F (0 59 71) 9 16-2 22
E wsa-rheine@wsv.bund.de
I www.wsa-rheine.de

Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen

Herzog-Arenberg-Straße 66
49716 Meppen
T (0 59 31) 8 48-111
F (0 59 31) 8 48-2 22
E wsa-meppen@wsv.bund.de
I www.wsa-meppen.de

Wasser- und Schifffahrtsdirektion SÜDWEST

Bruckner Straße 2
55127 Mainz
T (0 61 31) 9 79-0
F (0 61 31) 9 79-155
E wsd-suedwest@wsv.bund.de
I www.wsd-sw.wsv.de

Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest

Bruckner Straße 2
55127 Mainz
T (0 61 31) 9 79-5 40 oder 5 41
F (0 61 31) 9 79-157
E wsd-suedwest@wsv.bund.de
I www.wsd-sw.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Freiburg**

Stefan-Meier-Straße 4-6
79104 Freiburg
T (07 61) 27 18-0
F (07 61) 27 18-155
E wsa-freiburg@wsv.bund.de
I www.wsa-freiburg.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Mannheim**

C8, 3
68159 Mannheim
T (06 21) 15 05-0
F (06 21) 15 05-155
E wsa-mannheim@wsv.bund.de
I www.wsa-mannheim.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Bingen**

Schlossstraße 36
55411 Bingen
T (0 67 21) 3 06-0
F (0 67 21) 3 06-155
E wsa-bingen@wsv.bund.de
I www.wsa-bingen.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Heidelberg**

Vangerowstraße 12
69115 Heidelberg
T (0 62 21) 5 07-0
F (0 62 21) 5 07-155
E wsa-heidelberg@wsv.bund.de
I www.wsa-heidelberg.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Stuttgart**

Birkenwaldstraße 38
70191 Stuttgart
T (07 11) 2 55 52-0
F (07 11) 2 55 52-155
E wsa-stuttgart@wsv.bund.de
I www.wsa-stuttgart.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Koblenz**

Schartwiesenweg 4
56070 Koblenz
T (02 61) 98 19-0
F (02 61) 98 19-3155
E wsa-koblenz@wsv.bund.de
I www.wsa-koblenz.wsv.de

**Fachstelle der Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung für
Verkehrstechniken** beim Wasser- und
Schifffahrtsamt Koblenz

Weinbergstraße 11–13
56070 Koblenz
T (02 61) 98 19-0
F (02 61) 98 19-2155
E wsa-koblenz@wsv.bund.de
I www.wsv.de/fvt

Wasser- und Schifffahrtsamt Trier

Pacelli-Ufer 16
54290 Trier
T (06 51) 36 09-0
F (06 51) 36 09-155
E wsa-trier@wsv.bund.de
I www.wsa-trier.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Saarbrücken**

Bismarckstraße 133
66121 Saarbrücken
T (06 81) 60 02-0
F (06 81) 60 02-155
E wsa-saarbruecken@wsv.bund.de
I www.wsa-saarbrueckende

**Wasser- und
Schifffahrtsdirektion
SÜD**

Wörthstraße 19
97082 Würzburg
T (09 31) 41 05-0
F (09 31) 41 05-3 80
E wsd-sued@wsv.bund.de
I www.wsd-sued.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Aschaffenburg**

Obernauer Straße 6
63739 Aschaffenburg
T (0 60 21) 3 85-0
F (0 60 21) 3 85-1 01
E wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de
I www.wsa-aschaffenburg.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Schweinfurt**

Mainberger Straße 8
97422 Schweinfurt
T (0 97 21) 2 06-0
F (0 97 21) 2 06-1 01
E wsa-schweinfurt@wsv.bund.de
I www.wsa-schweinfurt.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Nürnberg**

Marientorgraben 1
90402 Nürnberg
T (09 11) 20 00-0
F (09 11) 20 00-101
E wsa-nuernberg@wsv.bund.de
I www.wsa-nuernberg.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Regensburg**

Erlanger Straße 1
93059 Regensburg
T (09 41) 81 09-0
F (09 41) 81 09-160
E wsa-regensburg@wsv.bund.de
I www.wsa-regensburg.wsv.de

**Wasser- und
Schifffahrtsdirektion
OST**

Gerhard-Hauptmann-Straße 16
39108 Magdeburg
T (03 91) 28 87-0
F (03 91) 28 87-30 30
E wsd-ost@wsv.bund.de
I www.wsd-ost.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Dresden**

Moritzburger Straße 1
01127 Dresden
T (03 51) 84 32-50
F (03 51) 84 32-3 81 oder 8 48 90 20
E wsa-dresden@wsv.bund.de
I www.wsa-dresden.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Magdeburg**

Fürstenwallstraße 19/20
39104 Magdeburg
T (03 91) 5 30-0
F (03 91) 5 30-24 17
E wsa-magdeburg@wsv.bund.de
I www.wsa-magdeburg.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Lauenburg**

Dornhorster Weg 52
21481 Lauenburg
T (0 41 53) 5 58-0
F (0 41 53) 5 58-4 48
E wsa-lauenburg@wsv.bund.de
I www.wsa-lauenburg.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Brandenburg**

Brielower Landstraße 1
14772 Brandenburg
T (0 33 81) 2 66-0
F (0 33 81) 2 66-3 21
E wsa-brandenburg@wsv.bund.de
I www.wsa-brandenburg.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Berlin**

Mehringdamm 129
10965 Berlin
T (0 30) 6 95 32-0
F (0 30) 6 95 32-2 01
E wsa-berlin@wsv.bund.de
I www.wsa-berlin.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt
Eberswalde**

Schneidmühlenweg 21
16225 Eberswalde
T (0 33 34) 2 76-0
F (0 33 34) 2 76-1 71 oder 172
E wsa-eberswalde@wsv.bund.de
I www.wsa-eberswalde.wsv.de

**Bundesanstalt für
Gewässerkunde**

Am Mainzer Tor 1
56068 Koblenz
T (02 61) 13 06-0
F (02 61) 13 06-53 02
E posteingang@bafg.de
I www.bafg.de

**Bundesanstalt
für Wasserbau**

Kussmaulstraße 17
76187 Karlsruhe
T (07 21) 97 26-0
F (07 21) 97 26-45 40
E poststelle@baw.de
I www.baw.de

Dienststelle Hamburg

Wedeler Landstraße 157
22559 Hamburg
T (0 40) 8 19 08-0
F (0 40) 8 19 08-3 73
E info.hamburg@baw.de
I www.baw.de

**Fachstelle der BVBS für
Informationstechnik**

Am Ehrenberg 8
98693 Ilmenau
T (0 36 77) 6 69-0
F (0 36 77) 6 69-33 33
E infobox@ilmeneau.baw.de
I www.baw.de

**Bundesamt für Seeschifffahrt
und Hydrographie****Dienstort Hamburg**

Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg
T (0 40) 31 90-0
F (0 40) 31 90-50 00
E posteingang@bsh.de
I www.bsh.de

Dienstort Rostock

Neptunallee 5
18057 Rostock
T (03 81) 45 63-5
F (03 81) 45 63-9 48
E posteingang@bsh.de
I www.bsh.de

**Bundesstelle für
Seeunfalluntersuchung**

Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg
T (0 40) 31 90-83 00
F (0 40) 31 90-83 40
E posteingang-bsu@bsh.de
I www.bsu-bund.de

**Deutscher Wetterdienst
Geschäftsfeld Seeschifffahrt**

Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg
T (0 40) 66 90-0
F (0 40) 66 90-19 46
E seeschifffahrt@dwd.de
I www.dwd.de/de/wir/Geschaeftsfelder/Seeschifffahrt

Adressen Abkürzungsverzeichnis

Abkürzungen

T = Telefon
F = Telefax
M = Mobil
E = E-mail
I = Internet

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Invalidenstraße 44
10115 Berlin
T 03018 300 - 0
F 03018 300 - 19 20
E poststelle@bmvbs.bund.de
I www.bmvbs.de

ADAC

Sportschifffahrt und Grenzverkehr

Am Westpark 8
81373 München
T (0 89) 76 76 - 0
F (0 89) 76 76 - 25 00
E adac@adac.de
I www.adac.de

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Seenotleitung (MRCC) Bremen

Werderstraße 2
28199 Bremen
T (04 21) 53 68 70
M 12 41 24 (nur im Küstenbereich)
F (04 21) 53 68 714
Telex (04 21) 24 64 66
(answerback mrcc d)
E Info@seenotretter.de
I www.dgzrs.de

Deutscher Kanu-Verband e.V.

Bertaallee 8
47055 Duisburg
T (02 03) 9 97 59 - 0
F (02 03) 9 97 59 - 60
E service@kanu.de
I www.kanu.de

Deutsche Lebens-Rettungs- Gesellschaft e.V. (DLRG)

Präsidium
Im Niedernfeld 2
31542 Bad Nenndorf
T (0 57 23) 9 55 - 0
F (0 57 23) 9 55 - 9 99
E bgf@bgst.dlrg.de
I www.dlrg.de

Deutscher Motoryachtverband e.V. Geschäftsstelle

Vinckeufer 12 - 14
47119 Duisburg
T (02 03) 80 95 80
F (02 03) 8 09 58 58
E info@dmyv.de
I www.dmyv.de

Deutsches Rotes Kreuz e.V.

Generalsekretariat
Wasserwacht
Carstennstraße 58
12205 Berlin
T (0 30) 8 54 04 - 164
F (0 30) 8 54 04 - 485
E wasserwacht@drk.de
I www.drk.de

Deutscher Ruderverband e.V.

Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg 10
30169 Hannover
T (05 11) 9 80 94 - 0
F (05 11) 9 80 94 - 25
E info@rudern.de
I www.rudern.de

Deutscher Segler-Verband e.V.

Gründungsstraße 18
22309 Hamburg
T (0 40) 63 20 09 - 0
F (0 40) 63 20 09 - 28
E info@dsv.org
I www.dsv.org

Zentrale Verwaltungsstelle nach der Sportseeschifferschein- verordnung im Deutschen Segler-Verband e.V.

Gründungsstraße 18
22309 Hamburg
T (0 40) 63 20 09 - 0
F (0 40) 63 20 09 - 13
E info@dsv.org
I www.dsv.org

Deutsche Traditions-Motorboot- Vereinigung e.V.

1. Vorsitzender – Geschäftsstelle
Wilhelminengang 2a
26789 Leer
T (04 91) 9 25 09 75
F (04 91) 9 25 09 74
E B.Feddern@t-online.de
I www.dtmv-online.de

Deutscher Wasserskiverband e.V.

Geschäftsstelle
Gründungsstraße 18
22309 Hamburg
T (0 40) 63 99 87 32
F (0 40) 63 99 83 52
E info@wasserski-online.de
I www.dwsv.org

Binnenschifffahrts-Verlag GmbH

Postfach 13 01 40
47119 Duisburg
T (02 03) 8 00 06 - 20
F (02 03) 8 00 06 - 21
E binnenschifffahrts-verlag
@binnenschiff.de

Deutscher Bundes-Verlag GmbH

Amsterdamer Straße 192
50735 Köln
T (02 21) 9 76 68 - 0
F (02 21) 9 76 68 - 278
E geschaeftsfuehrung
@bundesanzeiger.de
I www.bundesanzeiger.de

AIS	Automatisches Schiffsidentifizierungssystem	ISB	Internationales Signalbuch
ATIS	Automatic Transmitter Identification System	ITU	Internationale Fernmeldeunion
BfS	Bekanntmachungen für Seefahrer	ISO	International Organization for Standardization – Internationale Organisation für Normung
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	KVR	Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln)
BSU	Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen	LRC	Long Range Certificate – Allgemeines Funkbetriebszeugnis
BinSchStrO	Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung	MoselSchPV	Moselschifffahrtspolizeiverordnung
CE-Kennzeichen	Kennzeichnung einer Baumusterprüfung nach EU-Vorgaben	NAVTEX	Navigational Information over Telex
DGPS	Differential-GPS	NSGBefV	Naturschutzgebietsbefahrenverordnung
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger	NFS	Nachrichten für Seefahrer
DIN	Deutsches Institut für Normung	NIF	Nautischer Informationsfunk
DMYV	Deutscher Motoryachtverband e.V.	NWN	Nautische Warnnachrichten
DonauSchPV	Donauschifffahrtspolizeiverordnung	MOB	Mensch-über-Bord
DSC	Digital Selective Calling – Digitales Selektivrufsystem	MRCC	Maritime Rescue Coordination Center – Seenotleitung Bremen
DSV	Deutscher Segler-Verband e.V.	RheinSchPV	Rheinschifffahrtspolizeiverordnung
ECE	Economic Commission for Europe – Wirtschaftskommission der UN für Europa	SAR-Dienst	Such- und Rettungsdienst (Search-and-Rescue)
ELWIS	Elektronisches Wasserstraßen-Informationssystem	SeeBG	See-Berufsgenossenschaft
EN	Europäische Norm	SeeSchStrO	Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung
FVT	Fachstelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für Ver- kehrstechniken beim Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea – Internationale Vereinbarung zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System – Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem	SRC	Short Range Certificate – Beschränkt gültiges Funkbetriebszeugnis
GPS	Global Positioning System	TSS	Traffic Separation Scheme – Verkehrstrennungsgebiete
GZ	Gesetzliche Zeit	UBI	UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschifffahrtfunk
HSC	High Speed Craft – Hochgeschwindigkeitsfahrzeug	WGS	World Geodatic System
IMO	International Maritime Organization – Internationale Seeschifffahrtsorganisation	ZKR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
IALA	International Association for Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities – Internationaler Verband der See- zeichenverwaltungen	ZSUK	Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/ Schiffseichamt

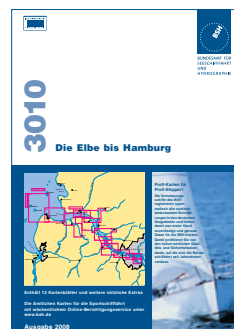
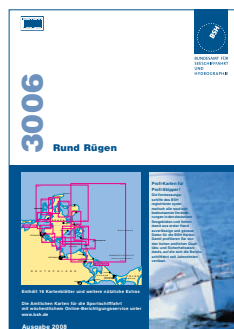
Angebote des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie



BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

© YPScollection

Wegweisend! Sportbootkarten des BSH

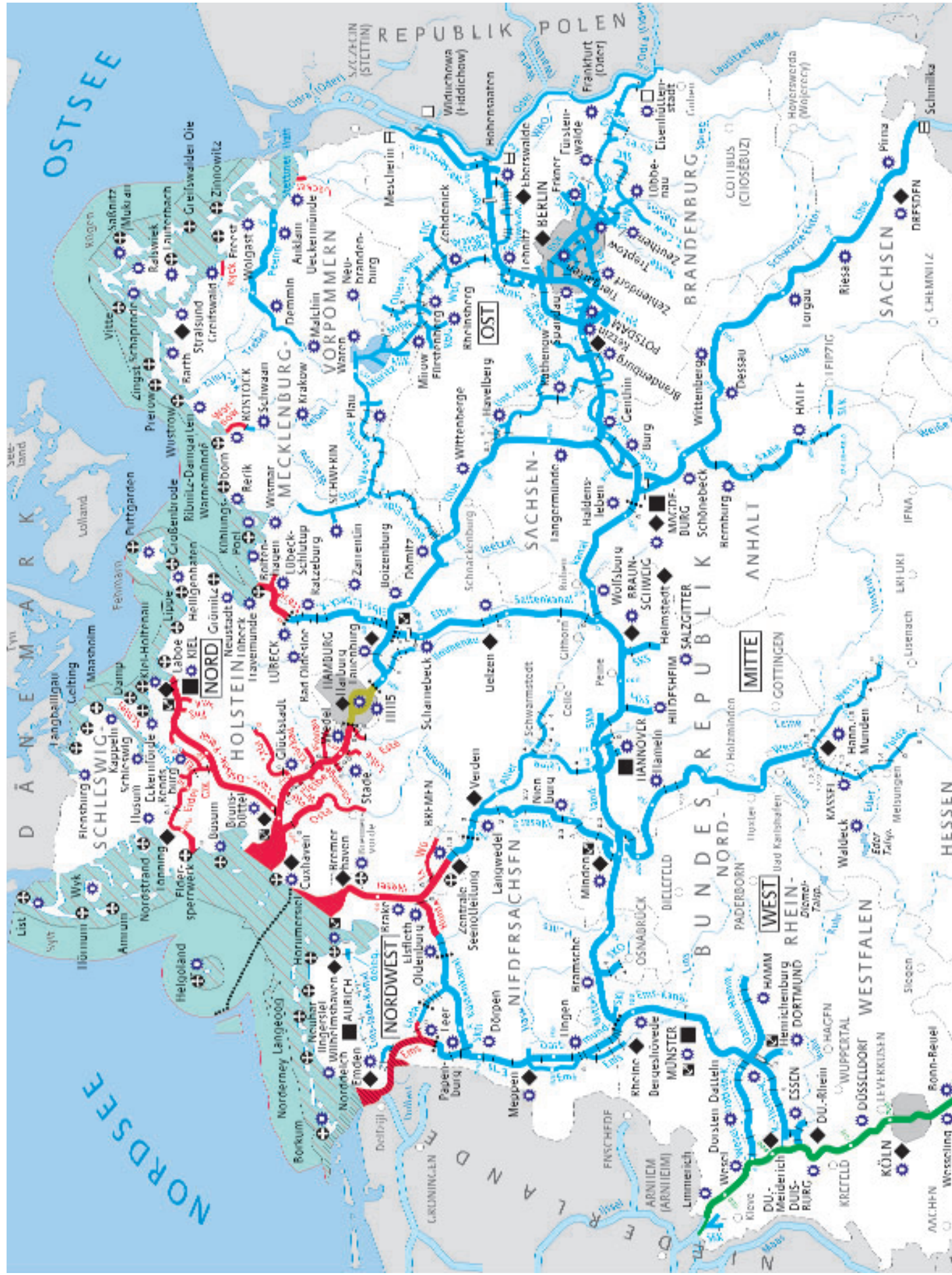


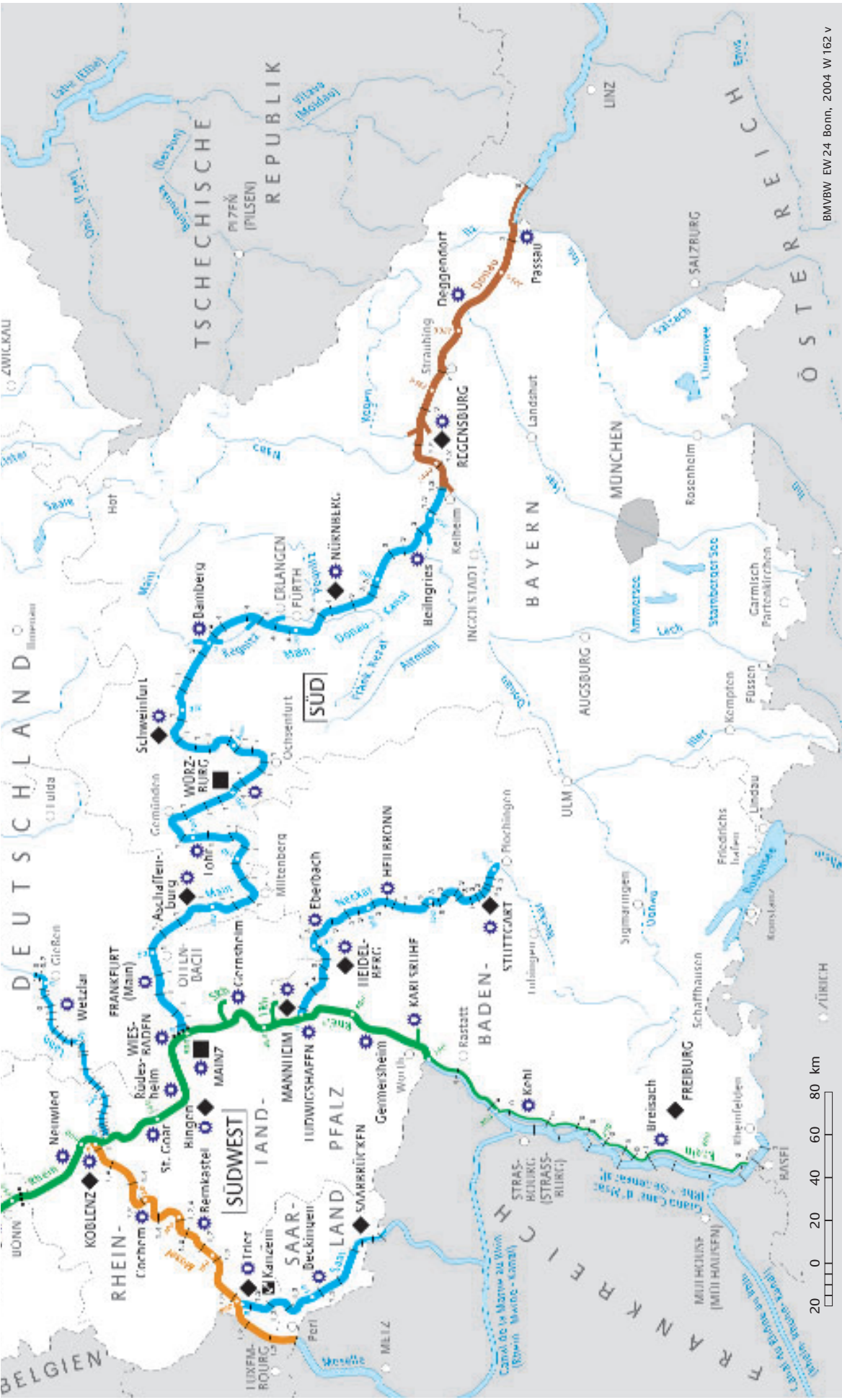
Hamburg
Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg
Tel. +49 (0) 40 3190 - 0
Fax +49 (0) 40 3190 - 5000

Rostock
Neptunallee 5
18057 Rostock
Tel. +49 (0) 381 4563 - 5
Fax +49 (0) 381 4563 - 948

www.bsh.de

Bundeswasserstraßen





BMVBW EW 24 Bonn, 2004 W 162 v

Geltungsbereiche

- Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (Binnenwasserstraße/Seewasserstraße)
- Eingeschränkte SeeSchStO (Seewasserstraßen)
- Schifffahrtsordnung Emsminndung (Binnenwasserstraße/Seewasserstraße)

- Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung
- Rheinschifffahrtspolizeiordnung
- Moselschifffahrtspolizeiordnung
- Donauschifffahrtspolizeiordnung
- Hamburger Hafengesetz (Delegationsgebiet)

Grenzen

- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- seewärtige Grenze des deutschen Hoheitsgebietes
- seewärtige Grenze der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung

Stauaufen/kanalstufen

- nur Wehr/Sperwerk
- Schiffsschleuse
- Hebewerk
- zusätzlich Bootschleppe
- zusätzlich Bootschleppe
- zusätzlich Bootschleppe

Organisationen

- Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD)
- Sitz einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion
- Sitz eines Wasser- und Schifffahrtsamts (MSA)
- Grenze zwischen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen
- Seenotrettungsstation der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)
- Wasserschutzpolizeistelle
- Ausstellungsraum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
- Grenzübergangsstelle

Bestellung von Publikationen

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

Telefon: (0 30) 18 300 - 3060 (Montag bis Freitag 9.00 – 12.00 Uhr)

Fax: (0 30) 18 300 - 1942

Bestellung über das Internet:

www.bmvbs.de/Service/Mediathek-Publikationen-,370/Publikationen-Downloads.htm

Bestellung per E-Mail: buergerinfo@bmvbs.bund.de

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg

Telefon: (0 40) 31 90 - 0

Fax: (0 40) 31 90 - 50 00

Neptunallee 5, 18057 Rostock

Telefon: (03 81) 45 63 - 5

Fax: (03 81) 45 63 - 948

Liste der Produkte im Internet:

www.bsh.de/Vorlagen/ressources/nav_de/navigation4.jsp

Liste der BSH-Vertriebsstellen im Internet:

www.bsh.de/de/Das_BSH/Organisation/Vertriebsstellen/516.jsp