Sicherheit auf dem Wasser

Wichtige Regeln und Tipps für
Wassersport auf Bundeswasserstraßen

Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

www.bmdv.bund.de

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

www.bsh.de

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

WSV.de
Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

www.wsv.de

Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS)

www.elwis.de

Vorwort

Liebe Wassersportlerinnen und Wassersportler!

Wassersport ist attraktiv und ndet immer mehr begeisterte Anhänger. Unser Land hat eine vielfältige Gewässerlandschaft. Ein wesentlicher Teil sind unsere Bundeswasserstraßen. Sie werden längst nicht nur für die gewerbliche Schifffahrt genutzt, sondern stehen auch der Freizeitschifffahrt zur Verfügung. Auf einer Gesamtlänge von 10.000 km bieten sie vielfältige Freizeitgelegenheiten.

Wassersport muss sicher sein, fair und umweltfreundlich. Eine adäquate Bootsausrüstung sowie ausreichende Kenntnisse über deren Handhabung, die einschlägigen Verkehrsvorschriften und das Fahrtgebiet sollten selbstverständlich sein. Gegenseitige Rücksichtnahme ist unverzichtbar. Auch auf dem Wasser muss sich jeder so verhalten, dass andere nicht geschädigt, gefährdet oder belästigt werden.

Diese Broschüre soll Ihnen helfen, sich mit den geltenden Regeln vertraut zu machen. Sie enthält wichtige Tipps für eine sinnvolle Sicherheitsausrüstung. Und sie gibt Hinweise für den Schutz der P anzen- und Tierwelt in und an unseren Gewässern.

Wir wünschen allen viele schöne und unbeschwerte Stunden an und auf unseren Wasserstraßen, allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

0. Weiter auf gute Fahrt! 5

1. Kurz gefasst: Die zehn wichtigsten Sicherheitsregeln 6

2. Das Wichtigste 8
   - Binnen- und Seeschifffahrtsstraßen 8
   - Fairness und Gute Seemannschaft auf dem Wasser 8
   - Führerscheine 9
   - Charterbescheinigung 12
   - Funkzeugnisse 12
   - Schwimmen 15
   - Bekleidung 15
   - Kinder an Bord 15
   - Hände weg vom Alkohol 16
   - Helfen ist Pflicht 16

3. Das Boot 17
   - Ausrüstung 17
   - Mindestausrüstung 17
   - Automatisches Schiffsidentifikationssystem (AIS) 18
   - Rettungswesten und Rettungsinseln 18
   - Pyrotechnische Signalmittel 21
   - Registrierung/Zulassung und Kennzeichnung 22
   - Kennzeichnung von Sportfahrzeugen im Bereich der Seeschifffahrtsstraßen 22
   - Kennzeichnung von Sportfahrzeugen auf den Binnenschifffahrtsstraßen 23
   - Versicherung 23
   - Bootscharter 24

4. Die Vorbereitung 25
   - Reiseplanung 25
   - Einweisung der Crew 26
   - Verhalten an Bord 26
   - Maßnahmen gegen das Überbordfallen 26
   - Törnvorbereitung für tideabhängige Gewässer 27
   - Brandschutz 27
   - Seekarten und nautische Veröffentlichungen 28
   - Wetter 30

5. Verkehrsregeln auf dem Wasser 32
   - Befahren von Binnenschifffahrtsstraßen 32
   - Fahrregeln auf den Binnenschifffahrtsstraßen 32

Durchfahren von Schleusen ... 36
Durchfahren von Brücken ... 36
Verhalten bei unsichtigem Wetter ... 37
Lichterführung ... 37
Befahren von Seeschifffahrtsstraßen ... 38
Fahrregeln auf den Seeschifffahrtsstraßen ... 44
Ruhender Verkehr ... 46
Befahrensverbote ... 46
Offshore-Windparks ... 46
Passieren von ODAS-Tonnen und Messgeräten ... 47
Sperr- und Warngebiete ... 48
Sportschifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal ... 49
Segel- und Kitesurfen, Wasserski, Wassermotorräder, Drachen- und Fallschirmfliegen (Parasailing) ... 50

6. Unterwegs ... 53
Funk, Flaggen und Signale ... 53
Aufmerksamkeit und Kontrolle ... 55
Rücksicht gegenüber Anderen ... 56
Verhalten in besonderen Verkehrssituationen auf den Seeschifffahrtsstraßen ... 56
Sichere Geschwindigkeit ... 58
Verhalten bei Sturm ... 58

7. Naturschutz ... 61
Zehn Regeln für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur ... 61
Umgang mit Abfällen an Bord und im Hafen ... 62
Vorschriften in besonderen Gebieten ... 64

8. Verhalten im Notfall ... 65
Mensch über Bord ... 65
Wenn es an Bord brennt ... 66
Wenn Sie auf Grund laufen ... 66
Wenn Sie kentern ... 67
Vor jeder Tour abmelden ... 67
Signale im Seenotfall ... 67
Notsignale ... 72
Schifffahrtszeichen ... 73
Sichtzeichen, Bezeichnung der Fahrzeuge ... 77
Wichtige Signale ... 80

Wichtige Adressen im Geschäftsbereich des BMDV für Sportbootfahrer ... 82
Abkürzungsverzeichnis ... 86
Angebote des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie ... 87
Karte der Bundeswasserstraßen ... 89

0. Weiter auf gute Fahrt!

Seit ihren Anfängen vor rund hundert Jahren ist die Sportschifffahrt auf den deutschen Binnen- und See-gewässern ein Volkssport geworden. Experten schätzen, dass an Seen, Flüssen und Küsten etwa 370.000 Sport- und Freizeitfahrzeuge für erholsame Stunden und großartige Naturerlebnisse bereit liegen. Das Vergnügen auf dem Was-ser 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 har-m losen Aus ug schnell ein Notfall werden kann. Nach ein-schlägigen Analysen ließen sich die meisten Unglücke durch mehr Vorsicht und Sorgfalt vermeiden. Denn die meisten Unfälle auf See geschehen, weil die Bootscrew ungeübt ist, keine Rettungswesten trägt oder mit den See-notmitteln nicht umgehen kann – also etwa bei einem Funknotruf ihre Position und den Havariegrund nicht anzugeben weiß. Auch erfahrene Skipper überschätzen immer wieder ihre eigene Quali kation, weisen die Mann-schaft 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 Wasser-sports und die Sicherheit an Bord die beste Voraus-set-zung.

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 un-berechenbar bleibt. Sie teilen die Gewässer auch noch mit den oft viel größeren Schiffen der Berufsschifffahrt. Und in Notfällen dauert es auf dem Wasser länger als an Land, bis Hilfe zur Stelle ist.

Kurz gesagt: Die Sportschifffahrt ist ein herrliches Frei-zeitvergnügen, wenn man sich stets der möglichen Gefahren bewusst ist und sich immer vorausschauend verhält. Denn trotz moderner Kommunikation, Wettervor-hersagen und immer besserer Bootstechnik bleiben Wind und Wasser tückisch.

Diese Broschüre soll helfen, Gefahrensituationen zu ver-meiden. Sie soll Ihnen die wichtigsten Sicherheitsvor-schriften vermitteln sowie Hinweise und Tipps geben, wie Sie viele schöne und vor allem unfallfreie Stunden auf dem Wasser verbringen können. Wenn Sie weitere Fra-gen haben, scheuen Sie sich nicht, sich an die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bun-des, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie oder das Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu wenden. Die Kontaktdaten nden Sie ab Seite 82.

1. Kurz gefasst: Die zehn wichtigsten Sicherheitsregeln

1. Fahrzeugführung

Schätzen Sie Ihre Kenntnisse und Fähigkeiten richtig ein. Auch wenn Sie die Befähigung zum Führen eines Sportbootes in einer Prüfung nachgewiesen haben, sammeln Sie zunächst am Tage praktische Erfahrungen in geschützten Gewässern, die nur wenig von Fahrzeugen der Berufsschiffahrt befahren werden.

2. Fahrzeug

Machen Sie sich mit den Eigenschaften und der Einrichtung Ihres Fahrzeuges vertraut. Ihr Fahrzeug muss für das vorgesehene Fahrtgebiet geeignet sein. Stellen Sie fest, ob Ihr Fahrzeug den Anforderungen für Fahrten in Küstennähe oder auf der Hohen See genügt. Fahrzeug und Einrichtung müssen sich in einem fahr- und funktionstüchtigen Zustand befinden.

3. Sicherheitsausrüstung

Rüsten Sie Ihr Fahrzeug mit geeigneten Rettungsmitteln aus. Zur Mindestsicherheitsausrüstung gehören eine Rettungsweste für jede Person an Bord, geeignete Mittel, um einen Brand an Bord zu bekämpfen und Signalmittel, um einen Notfall anzuzeigen sowie Lenzvorrichtung (Pumpe, Eimer, Ösfass) und Erste-Hilfe-Ausrüstung. Die Sicherheitsausrüstung muss regelmäßig überprüft und gewartet werden.

4. Reiseplanung

Informieren Sie sich über das vorgesehene Fahrtgebiet. Machen Sie sich mit den Schifffahrtsvorschriften und den Hilfen für die Navigation Ihres Fahrtgebietes vertraut. Für die Reiseplanung und -durchführung unerlässliche Hilfsmittel sind auf den neuesten Stand berichtigte Seekarten und Seebücher sowie Tidenkalender, Erfahrungsberichte und Handbücher.

5. Wetter

Unterrichten Sie sich über die herrschenden und vorher gesagten Wetterverhältnisse und den Seegang. Treten Sie im Küsten- und Seebereich nie eine Fahrt an, ohne vorher den Wetterbericht gehört zu haben, und beobachten Sie stets die Wetterentwicklung im Vergleich mit den an Bord aufgenommenen Berichten. Der Seewetterbericht ist den allgemeinen Wettervorhersagen der Rundfunksender vorzuziehen. Informieren Sie sich, ob im zu befahrenden Gewässer z. Zt. meteorologische Gefahren auftreten können (z. B. Mistral, Bora, tropischer Wirbelsturm).

6. Einweisung

Unterrichten Sie Ihre Besatzungsmitglieder und Gäste über Sicherheitsvorkehrungen an Bord. Zeigen Sie den Aufbewahrungsort des Erste-Hilfe-Kastens und der Rettungsmittel und üben Sie das Anlegen von Rettungsweste und Sicherheitsgurt („Lifebelt“). Erklären Sie den Umgang mit Seenot-Signalmitteln. Erläutern Sie die für die Sicherheit wichtigen Einrichtungen des Fahrzeugs, wie Lenzeinrichtungen, Seeventile – vor allem am Pump-WC – Feuerlöscheinrichtungen, Heiz- und Kocheinrichtungen. Achten Sie darauf, dass Ihre Besatzungsmitglieder und Gäste sich an Bord sicher bewegen, Arme und Beine nicht außenbords hängen lassen und klären Sie, welche vorhandenen Gefahren (Bau, Winschen und Ankerwinsch, Klampen, Propeller, Motor/Welle) an Bord existieren. Weisen Sie auf die Gefahren durch Seekrankheit hin. Besatzungsmitglieder und Fahrzeugführende können dadurch in ihrer Fähigkeit beeinträchtigt sein, wichtige Entscheidungen zur Führung des Fahrzeuges rechtzeitig zu treffen. Bestimmen und unterweisen Sie ein geeignetes Besatzungsmitglied als Vertretung, falls Sie als Fahrzeugführung ausfallen sollten. Klären Sie, in welchen Fällen die Schiffsführung informiert werden muss. Sprechen Sie die geplante Fahrt und die Wettervorhersage sowie was darauf folgt durch.

7. Mensch-über-Bord

Treffen Sie Maßnahmen gegen das Überbordfallen und prüfen Sie Möglichkeiten, über Bord Gefallene zu bergen. Lassen Sie rechtzeitig Rettungswesten und Sicherheitsgurte anlegen. Weisen Sie auf geeignete Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte hin. Üben Sie regelmäßig Mensch-über-Bord-Manöver. Prüfen Sie Möglichkeiten und üben Sie das an Bord Holen insbesondere von geschwächten Personen.

8. Nebel

Verlassen Sie keinen sicheren Liegeplatz bei Nebel. Werden Sie von Nebel oder schlechter Sicht überrascht, möglichst umgehend Fahrwasser und Schifffahrtswege verlassen, zum eigenen Schutz einen sicheren Ort aufsuchen und Fahrt unterbrechen. In jedem Fall sind bei verminderter Sicht die vorgeschriebenen Schallsignale zu geben. Sportfahrzeuge, insbesondere solche aus Holz oder Kunststoff, können ihre Radarerkennbarkeit durch einen Radarreflektor verbessern. Fahrzeuge mit Metallmast können ihre Radarerkennbarkeit durch eine aufrechte Bootslage erhöhen.

9. Berufsschifffahrt

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.

10. Ausguck

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

2. Das Wichtigste

Binnen- und Seeschifffahrtsstraßen

Binnen- und Seeschifffahrtsstraßen stellen unterschiedliche Anforderungen an die Wassersporttreibenden. 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 Schifffahrtsstraßen finden Sie in der Karte der Bundeswasserstraßen am Ende der Broschüre.

Bei Unklarheiten über die Abgrenzung sollten Sie sich an die jeweils zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter wenden. Ein Verzeichnis der Adressen dieser Ämter finden Sie ab Seite 82.

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.

Auch auf dem Wasser gilt gegenseitige Rücksichtsnahme

Gute Seemannschaft

1. Schätzen Sie Ihre Kenntnisse und Fähigkeiten als Schiffsführerin oder 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!
4. Informieren Sie sich über das vorgesehene Fahrtgebiet!
5. Beachten Sie die vorhergesagten Wetterverhältnisse und den Seegang!
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 Berufsschifffahrt 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 Schiffsführenden erweisen.

Es empfiehlt sich auch immer, der Großschifffahrt, 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 Fahrrinnen 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.

Schwimmende und alle nicht motorisierten Wassersportlerinnen und Wassersportler bedürfen besonderer Rücksicht. Sie haben zwar auch die Badeordnungen und Verkehrs

regeln zu beachten, sie werden Ihnen aber dankbar sein, wenn Sie sie in einem großen Bogen langsam umfahren. Ruderboote schlagen dicht voll Wasser und kentern dann. Nehmen Sie auch Rücksicht auf Taucherinnen und Taucher von Sport- und Rettungstauchgängen. Sie kennzeichnen ihren Einsatzort mit einer Taucher agge (Flagge A des Internationalen Signalbuches, weiß-blau senkrecht geteilter Doppelstander).

Führerscheine

Wer auf Bundeswasser- oder Seeschifffahrtsstraßen ein Sport- oder Freizeitfahrzeug führen will, bedarf der Fahrerlaubnis. Ungeachtet der Fortgeltung anderer Befähigungsnachweise wird die Fahrerlaubnis durch den Sportbootführerschein mit dem jeweiligen Geltungsbereich, nachgewiesen. Diese Erlaubnis erstreckt sich nur auf das Führen von Sport- und Freizeitfahrzeugen für private Zwecke.

Seeschifffahrtsstraßen:
Das Führen von Sport- und Freizeitfahrzeugen, die durch Muskelkraft (z. B. Kanu, Kajak und Surfrett) oder unter Segel betrieben werden, ist erlaubnisfrei.

Das Führen von Sport- und Freizeitfahrzeugen mit einer Motorisierung bis zu 11,03 kW für Verbrennungsmotoren oder bis zu 7,5 kW für Elektromotoren ist erlaubnisfrei.

Die Fahrerlaubnispflicht für Sport- und Freizeitfahrzeuge besteht im Geltungsbereich der Seeschifffahrtsstraßen ordnung nur für motorisierte Fahrzeuge. Einen amtlichen Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Seeschifffahrtsstraßen mit der Antriebsart Segel gibt es nicht.

Binnenschifffahrtsstraßen:
Das Führen von Segelsurfrettern und anderen muskelkraftbetriebenen Fahrzeugen ist erlaubnisfrei. Für Segelboote über 6 Quadratmeter Segelfläche, ist auf bestimmten Binnenschifffahrtsstraßen in Berlin und Brandenburg der Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Binnenschifffahrtsstraßen mit der Antriebsart Segel erforderlich.

Das Führen von Sport- und Freitzeitfahrzeugen von weniger als 20 Metern Länge und und mit einer Motorleistung bis zu 11,03 kW für Verbrennungsmotoren oder bis zu 7,5 kW für Elektromotoren ist auf Binnenschifffahrtsstraßen für Personen ab 16 Jahren mit Ausnahme der Elbe im Hamburger Hafen erlaubnisfrei.

Für das Führen von Sport- und Feizeitfahrzeugen mit weniger als 20 Metern Länge und einer Nutzleistung von mehr als 11,03 kW für Verbrennungsmotoren und 7,5 kW für Elektromotoren ist der Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Binnenschifffahrtsstraßen mit der Antriebsart Motor erforderlich.

Ehemalige Befähigungsnachweise zum Führen von Sport- und Freizeitfahrzeugen gelten nach Maßgabe der oben-genannten Angaben weiter.

Muster des neuen Sportbootführerscheins - Vorderseite

Rückseite

Für die Fahrt ins Ausland ist es notwendig, dass es sich bei Ihrem Führerschein um einen Internationalen Sportbootführerschein entsprechend dem Muster der UNECE Resolution Nr. 40 handelt. Im Regelfall erhalten Sie diesen bereits bei Erstausstellung des Sportbootführerscheins. Ältere Befähigungen weisen die Merkmale ggf. nicht auf. Umschreibungen nehmen der Deutsche Motoryachtverband e. V. (DMYV) und der Deutsche Segler-Verband e. V. (DSV – beide siehe Seite 85) gegen Kostenerstattung vor.

Die Tabelle „Amtliche Befähigungsnachweise“ auf den Seiten 10 und 11 gibt Ihnen einen Überblick über die einzelnen Befähigungsnachweise und deren Anforderungen.

Amtliche Befähigungsnachweise

Befähigungsnachweis	vorgeschrieben/empfohlen	Geltungsbereich	Zulassungsvoraussetzungen
Sporthochseeschifferschein	empfohlen für alle Sportfahrzeuge mit Motor und unter Segel vorgeschrieben für Sportfahrzeuge, die gewerbsmäßig in der weltweiten Fahrt genutzt werden	alle Meere (weltweite Fahrt)	- 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 in küstennahen Seegewässern genutzt werden	küstennahe Seegewässer (alle Meere bis zu 30 sm Abstand von der Festlandküste einschließlich der Randmeere)	- Mindestalter 16 Jahre - Besitz Sportbootführerschein für den Geltungsbereich Seeschifffahrtsstraßen - Nachweis von 1.000 gefahrenen Seemeilen auf Yachten in küstennahen Seegewässern (nach Erwerb des Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Seeschifffahrtsstraßen) als Wachführer oder dessen Vertreter
Sportküstenschifferschein	empfohlen für alle Sportfahrzeuge vorgeschrieben für Sportfahrzeuge, die gewerbsmäßig in den Küstengewässern genutzt werden	Küstengewässer (alle Meere bis zu 12 sm Abstand von der Festlandküste)	- Mindestalter 16 Jahre - Besitz Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Seeschifffahrtsstraßen - Nachweis von 300 gefahrenen Seemeilen auf Yachten in Küstengewässern
Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Seeschifffahrtsstraßen	vorgeschrieben für Fahrzeuge mit einer Maschinenleistung von mehr als 11,03 kW bei Verbrennungsmotoren und 7,5 kW bei Elektromotoren	Seeschifffahrtsstraßen	- Mindestalter 16 Jahre - Nachweis der medizinischen Tauglichkeit - Nachweis der Zuverlässigkeit durch Vorlage eines gültigen Kfz-Führerscheins oder eines amtlichen Führungszeugnisses
Sportpatent	vorgeschrieben für Fahrzeuge mit einer Länge ab 20 m und bis 25 m	Rhein (kann auf Teilstrecken beschränkt werden); und übrige Binnenschifffahrtsstraßen. Auf streckenkundepflichtigen Wasserstraßenabschnitten nur im Rahmen der erteilten Erlaubnis.	- Mindestalter 18 Jahre - Nachweis der medizinischen Tauglichkeit nach Rheinschiffahrtspersonalverordnung - Nachweis der Zuverlässigkeit durch Vorlage eines Strafregisterauszuges oder amtlichen Führungszeugnisses
Sportschifferzeugnis	vorgeschrieben für Fahrzeuge mit einer Länge ab 20 m und bis 25 m	Binnenschifffahrtsstraßen außerhalb des Rheins. Auf streckenkundepflichtigen Wasserstraßenabschnitten nur im Rahmen der erteilten Erlaubnis.	- Mindestalter 18 Jahre - Nachweis der medizinischen Tauglichkeit nach Binnenschiffspersonalverordnung - Nachweis der Zuverlässigkeit durch Vorlage eines Strafregisterauszuges oder amtlichen Führungszeugnisses
Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Binnenschiffahrtsstraßen	vorgeschrieben für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 20 m Länge und einer Maschinenleistung von mehr als 11,03 kW für Verbrennungsmotoren und 7,5 kW für Elektromotoren	alle Binnenschifffahrtsstraßen	- Mindestalter 16 Jahre - Nachweis der medizinischen Tauglichkeit - Nachweis der Zuverlässigkeit durch Vorlage eines gültigen Kfz-Führerscheins oder amtlichen Führungszeugnisses
	vorgeschrieben für Sportfahrzeuge, die mit einem Segel von mehr als 6 m^2 fortbewegt werden	bestimmte Binnenschifffahrtsstraßen in Berlin und Brandenburg	- Mindestalter 14 Jahre - Nachweis der medizinischen Tauglichkeit - Nachweis der Zuverlässigkeit durch Vorlage eines gültigen Kfz-Führerscheins oder amtlichen Führungszeugnisses

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[1]
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[1]
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[1]
Die Prüfung besteht aus einem Multiple Choice Fragebogen. 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 und des DSV[1]
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 die Antragstellerin oder der Antragsteller im Besitz eines Sportbootführerscheins mit dem Geltungsbereich Binnenschifffahrtsstraßen für Fahrzeuge mit Antriebsmaschine ist.	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
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 die Antragstellerin oder der Antragsteller im Besitz eines Sportbootführerscheins mit dem Geltungsbereich Binnenschifffahrtsstraßen für Fahrzeuge mit Antriebsmaschine ist.	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Die Prüfung besteht aus einem Multiple Choice Fragebogen. 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 und des DSV[1]
Die Prüfung besteht aus einem Multiple Choice Fragebogen. Ausreichende Kenntnisse des Binnenschifffahrtsrechts, der Seemannschaft, der Wetterkunde und der Fahrzeugführung (Segelboot) 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 und des DSV[1]

[1] Kontaktdaten siehe Seite 85

Charterbescheinigung

Mit einer Charterbescheinigung dürfen Sie auf bestimmten Binnengewässern in Deutschland ein gemietetes Hausboot auch ohne Sportbootführerschein fahren – allerdings generell nur am Tage. Für einige der besonders ausgewiesenen Gewässer gelten weitere Sicherheitsvorschriften, etwa der Rettungswestenzwang 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 gleich/kleiner als 15 Metern und einer möglichen Geschwindigkeit von höchstens 12 km/h. Die Ausstellung erfolgt durch den Bootsvermieter, nachdem der Gast mindestens drei Stunden in die Bootsführung eingewiesen wurde. Die Bescheinigung gilt nur für das in ihr bezeichnete Binnengewässer und nur für die jeweilige Mietzeit.

Eine aktuelle Übersicht über die Abschnitte der Binnenschifffahrtsstraßen, auf denen eine Charterbescheinigung ausgestellt werden kann, finden Sie in Anlage 5 der Binnenschifffahrt-Sportbootsvermietungsverordnung. Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (ELWIS). Der Link zu Anlage 5 ELWIS lautet:

www.elwis.de > Sportschifffahrt > Binnenbereich > Mieten von Sportbooten > Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung > Anlagen > Anlage 5

Funkzeugnisse

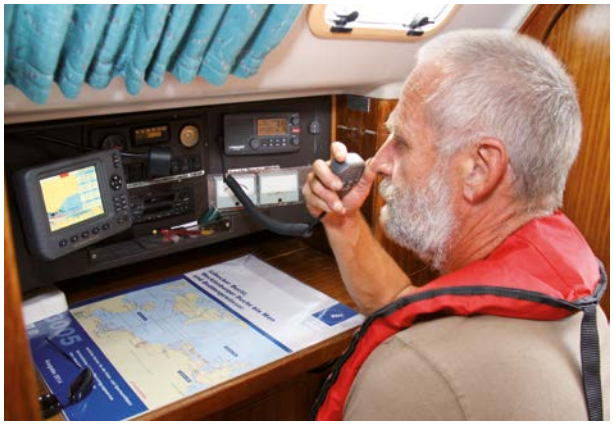
Funkzeugnisse auf den Binnenschifffahrtsstraßen

Auf Binnenschifffahrtsstraßen 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, sofern die Person, die die Schiffsfunkstelle bedient, im Besitz eines Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschifffahrtsfunk ist. 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 Hochwassermarke 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 Binnenschifffahrtsstraßen nur noch fahren, wenn sie mit einer Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff – Schiff ausgerüstet sind, diese auf Kanal 10 auf Empfang geschaltet haben und mit einem Radargerät und mit einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit des Fahrzeugs nach § 7.06 Nummer 1 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung ausgerüstet sind. 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 Binnenschifffahrtsstraßen muss an Bord von Fahrzeugen, die mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sind, das „Handbuch Binnenschifffahrtsfunk, Allgemeiner

Teil“ vorhanden sein. Zusätzlich muss der für die befahrene Wasserstraße einschlägige Auszug aus dem Regionalen Teil Deutschland des Handbuchs an Bord vorhanden sein. Das „Handbuch Binnenschifffahrtsfunk“ (Allgemeiner und Regionale Teile) ist über den Binnenschifffahrts-Verlag der Springer Fachmedien München GmbH (siehe Seite 85) zu beziehen. Der Allgemeine Teil des Handbuchs und der Regionale Teil Rhein/Mosel sind auch auf der Internetseite der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt unter www.ccr-zkr.org als Download-Datei eingestellt. Der Regionale Teil Deutschland (einschließlich der nationalen Teile des Rheins, der Mosel und der Donau) sowie der regionale Teil Österreich stehen unter www.fvt.wsv.de als Download zur Verfügung.



Regattasegler beim Funkverkehr

Die Sprechfunkanlage darf nur von Personen benutzt werden, die über ein Sprechfunkzeugnis für den Binnenschifffahrtsfunk verfügen. Seit dem 1. Januar 2003 gilt dazu die Binnenschifffahrt-Sprechfunkverordnung mit den Bestimmungen zum Erwerb des UKW-Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschifffahrtsfunk (UBI). Ansprechpartner für Bewerber aus der Sportschifffahrt sind der DMYV und der DSV. Für ehrenamtliche Organisationen in den Bereichen Betrieb, Organisation und Sicherheitsaufgaben sowie für die Berufsschifffahrt ist das Amt für Binnen-Verkehrstechnik (ABVT) in Koblenz der richtige Ansprechpartner.

UKW-Sprechfunkzeugnisse für den Binnenschifffahrtsfunk (UBI)

Amtliche oder amtlich anerkannte Erlaubnis zum Bedienen und Beaufsichtigen einer Schiffsfunkstelle auf Binnenschifffahrtsstraßen.
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 Binnenschifffahrtsfunks sind nachzuweisen: wesentliche Merkmale, Rangfolge und Arten des Funkverkehrs, Funkstellen, Frequenzen und ihre Nutzung, Automatisches Senderidenti zierungssystem (ATIS), Bestimmungen bzw. Veröffentlichungen und Technik einer Funkanlage.
In der praktischen Prüfung müssen Aufgaben zur Abwicklung des Binnenschifffahrtsfunks (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 14) sind 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 Global Maritime Distress and Safety System (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 das ABVT und die Zentrale Verwaltungsstelle im DSV. Ergänzende Informationen sind auch über den Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS) der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unter www.elwis.de erhältlich.

Auf den Binnenschifffahrtsstraßen muss zudem die Zuteilungsurkunde (Ship Station Licence) mitgeführt werden.

Funkzeugnisse auf den Seeschifffahrtsstraßen

Auf den Seeschifffahrtsstraßen gelten seit dem 1. Januar 2003 Funkbetriebszeugnisse. Das Beschränkt Gültige Funkbetriebszeugnis (Short Range Certi cate [SRC]) berechtigt

zur Ausübung des Seefunkdienstes im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) für UKW (Reichweite bis ca. 35 sm). Das Allgemeine Funkbetriebszeugnis (Long Range Certi cate [LRC]) zur Ausübung des Seefunkdienstes für UKW, GW, KW und Seefunk über Satelliten auf Sportfahrzeugen. Zuständig für die Zulassung zur Prüfung und deren Durchführung sind der DMYV und der DSV. Der Erwerb des SRC oder LRC setzt englische Sprachkenntnisse voraus.

Ist ein Sportfahrzeug mit einer Funkanlage ausgerüstet, muss die Schifffsführung im Besitz des für die Funkanlage erforderlichen Funkbetriebszeugnisses sein.

Beschränkt gültiges Funkbetriebszeugnis Short Range Certi c ate – SRC –

Amtliche Berechtigung zur Ausübung des Seefunkdienstes im weltweiten Seenot- und Sicherheitssystem (GMDSS) für UKW (Reichweite bis ca. 35 sm) auf Sportfahrzeugen, 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, Funkstillegebieten, Kanalwechsel usw.) unter Bedienung einer UKW (GMDSS)-Anlage nachgewiesen werden.

Allgemeines Funkbetriebszeugnis Long Range Certi cate – LRC –

Amtliche Berechtigung zur uneingeschränkten Ausübung des Seefunkdienstes im GMDSS für UKW, Grenzwelle, Kurzwelle und Seefunk über Satelliten auf Sportfahrzeugen und Traditionsschiffen, seit dem 01.10.2007 vorgeschrieben für die Schiffsführung von Sportfahrzeugen, die über die entsprechende funktechnische Ausrüstung verfügen.

International und unbefristet gültig.
Zulassung zur Prüfung ab 18 Jahren.
Die theoretische Prüfung besteht aus einem 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 gebräuchlichen 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 durch die Bedienung von u. a. UKW/GW/KW/Satellitenfunk-Anlagen nachgewiesen werden.

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

Schwimmen

Alle Wassersportlerinnen und Wassersportler sollten auch schwimmen können. Für alle Nichtschwimmerinnen und 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 Wassersportlerinnen und Wassersportler – auch gute Schwimmer – tragen auf dem Wasser Rettungswesten!

Anlegen von Rettungswesten

Kinder mit Rettungswesten

Bekleidung

Gleichgültig wie schön das Wetter ist: Warme Pullover, Strümpfe, Hose und Wäsche sollten möglichst in doppelter Anzahl mitgenommen werden. Richtige Bekleidung ist für den Wassersporttreibenden wichtig. 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. Gekenterte ohne Schutzbekleidung sind 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 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 gefahrvollen 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 Seeschifffahrtsstraßen ist es ohnehin verboten, ab einer Menge von 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft oder bei einer Blutalkoholkonzentration ab 0,5 Promille 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 und ggf. zum Entzug eines Kfz-Führerscheins führen kann. Zusätzlich kann die Verwaltungsbehörde ab einem Blutalkoholgehalt von 1,6 Promille eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) anordnen.

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 aller Wassersporttreibenden. Sind Sie selbst nicht in der Lage, Beistand zu leisten, dann benachrichtigen Sie umgehend eine der folgenden Stellen:

- bei Seenotfällen immer die Rettungsleitstelle See/ MRCC Bremen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (UKW-Kanal 16 und 70 DSC – Rufname: BREMEN RESCUE) Telefon 124 124, ausschließlich in Küstennähe und aus deutschen Mobilfunknetzen (ohne Vorwahl). Dies ist eine Servicenummer der Netzbetreiber. Die DGzRS hat keinen Einfluss auf die Verfügbarkeit und evtl. anfallende Gebühren.
  Wenn Sie von einem Smartphone den Notruf 124 124 wählen, werden die Standortdaten Ihres Smartphones an die Rettungsleitstelle See übermittelt.
  Telefon auf dem Aus- oder Binnenland +49 (0)421 536870 bzw. SAR-Dienst im Ausland.
- Revierzentralen (Binnen),
- Verkehrszentralen (Küste),
- Wasserschutzpolizei (oder andere Dienststellen der Polizei),
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter,
- nächstgelegene Küstenfunkstelle,
- Schleusenbetriebsstellen,
- Hafenmeistereien,
- Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e.V. (DLRG),
- Wasserwacht des Deutschen Roten Kreuzes,
- andere Fahrzeuge,
- Kurverwaltungen.

Ein Verstoß gegen die Hilfeleistungspflicht ist strafbar.

3. Das Boot

Jeder Handgriff sitzt

Ausrüstung

Das Boot muss sicher und fahrtüchtig sowie nach Fahrt gebiet und Länge der Reise gut ausgerüstet sein. Davon kann Ihr Leben abhängen. Die Verkehrs- und Ausrüstungs vorschriften für die Binnen- und Seeschifffahrtsstraßen und die hohe See geben u. a. an, welche Positionslaternen, Sprechfunkanlagen, Rettungsmittel, Signalkörper und Schallsignalgeräte zur Ausrüstung gehören.

Diese Gegenstände müssen zugelassen bzw. mit einer CE-Kennzeichnung versehen sein. Im Seebereich nden man neben einer sechsstelligen Prüfzahl (bestehend aus der vierstelligen Kennnummer der benannten Stelle, einem Trennstrich und den letzten beiden Ziffern des Jahres in dem das Gerät gekennzeichnet wurde), das Steuerrad-Sym bol, im Binnenbereich meist ein Ankersymbol. Zusätzlich zum CE-Kennzeichen kann die Ausrüstung auch eine GS-Prüfnummer tragen.

Wenngleich die nachstehend beschriebene Mindestaus rüstung vornehmlich für den Seebereich gilt, sollten viele der genannten Gegenstände auch im Binnenbereich an Bord verfügbar sein. Anzumerken ist, dass im Einzelfall und in Abhängigkeit von Fahrtgebiet und -dauer weitere Aus rüstungsgegenstände erforderlich sein können.

Mindestausrüstung

Navigationslichter und Schallsignalanlagen

Hinweis: Einzelheiten hierzu nden Sie im Faltblatt „Lichterführung“ des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Dieses steht auf der BSH-Webseite als Download zur Verfügung. Auch nden Sie auf Seite 77 dieser Broschüre wertvolle Hinweise auf Sichtzeichen und Lichterführung.

Nautische Ausrüstung

Steuerkompass,
ein Peilkompass oder eine andere Peileinrichtung,
Echolot,
aktuelle Papier-Seekarten und/oder elektronisches Seekartensystem und Unterlagen für das Fahrtgebiet,
Bleistift, Zirkel und Kursdreiecke (bei Nutzung Papier-Seekarten),
Radarre ektor,
Seefunkanlage zur Teilnahme am GMDSS,
einschlägige Verkehrsvorschriften für das Fahrtgebiet,
Schiffstagebuch.

Als Steuerkompass geeigneter Magnetkompass

Sicherheitsausrüstung für den Seenotfall

Rettungswesten,
Sicherheitsgurte (Lifebelts) mit Karabinerhaken zum Einpicken,

Sicherheitsausrüstung

Rettungsring mit schwimmfähiger Wur eine und Leuchte,
Seenot-Signalmittel (pyrotechnisch/elektrisch).

Sonstige Ausrüstungsempfehlungen

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

Zwei tragbare Feuerlöscher der Brandklassen ABC,
Schöpfgefäß oder Pumpe zum Wasserschöpfen,
Anker mit ausreichend langer Leine oder Kette,
Handlampen, spritzwassergeschützt, mit Reserve batterien und –glühlampen,
eine Erste-Hilfe-Ausrüstung,
wichtige Flaggen und Signalkörper (Manövrierunfähigkeit, Ankern etc.),
Absperrventile an allen Kraftstofftanks,
ein Rundfunkempfänger für Wetterberichte,
Funk-/Satellitennavigationsempfänger (z.B. GPS),
eine ausreichend lange schwimmfähige Rettungsleine,
eine Rettungsinsel,
Bootshaken und Fender,
Fernglas, Barometer, Nebelhorn,
Leuchtfeuerverzeichnis, Gezeitentafel sowie Handbücher für den Funkdienst,
zwei Paddel oder Riemen,
Reparaturanleitung, Werkzeug, Maschinenersatzteile,
Reservekraftstoff/-schmiermittel.

Automatisches Schiffsidenti kationssystem (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 wesentlichen 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 Identi kations-informationen. 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 – entscheiden sie sich für die technische Aufrüstung des Bootes mit einem AIS-Gerät, entscheiden sie sich für ein deutliches Mehr an Sicherheit!

Rettungswesten und Rettungsinseln

Bei denRettungswesten unterscheidet man Feststoffwesten und au lasbare Rettungswesten. Der Auftriebskörper der Feststoffwesten besteht aus Schaum. Diese Westen haben dadurch den Vorteil, dass sie im Notfall nicht erst aufgeblasen werden müssen.

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

Aufblasbare Rettungswesten

Rettungsweste

Rettungsweste im nicht aktivierten Zustand

Rettungsweste im aufgeblasenen Zustand

Alle Rettungswesten sollen den Kopf des Trägers über der Wasserober äche halten. Sie heben das Gesicht – also Mund und Nase– einer erschöpften oder bewusstlos im Wasser treibenden Person aus jeder Position aus dem Was ser heraus und bringen den Körper in die stabile Rücken lage. Dies kann nur gewährleistet werden, wenn diese auch sicher und ordnungsgemäß eingesetzt werden. Es sollten nur Rettungswesten gekauft werden, die das CE-Kennzei chen oder das Steuerrad-Symbol tragen, das heißt, die einer EU-Baumusterprüfung unterzogen wurden. Zusätzlich zum CE-Kennzeichen oder dem Steuerrad-Symbol kann die Rettungsweste auch eine GS-Prüfnummer tragen, die besagt, dass auch eine regelmäßige Produktionsüber wa chung statt ndet. 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 4 Kategorien eingeteilt:

DIN EN ISO 12402-5: Mindestauftrieb von 50 Newton. Die Bezeichnung lautet Schwimmhilfe und ist nur ge

eignet für Schwimmerinnen und Schwimmer in geschützten Gewässern und Hilfe in der Nähe. Achtung: Eine Schwimmhilfe ist keine Rettungsweste im eigentlichen Sinne und bietet nur einen eingeschränkten Schutz gegen Ertrinken!

DIN EN ISO 12402-4: Mindestauftrieb von 100 Newton, geeignet für den Einsatz in geschützten Gewässern und Binnenrevieren.

DIN EN ISO 12402-3: Mindestauftrieb von 150 Newton, zumeist vollautomatische Rettungswesten (Sportschifffahrt), geeignet für den Hochsee-Einsatz mit wetterfestem Ölzeug.

DIN EN ISO 12402-2: Mindestauftrieb von 275 Newton, konzipiert für den Einsatz auf Hochsee, unter extremen Wetterbedingungen, mit schwerer Schutzbekleidung und Ausrüstung.

Grundsätzlich ist bei jeder Kategorie auf das höchste zugelassene Körpergewicht desjenigen zu achten, der die Rettungsweste angelegt hat. Wird dieses Gewicht überschritten, kann die sichere Lage auch bei geprüften Westen nicht garantiert werden.

Rettungsinseln sind in Taschen oder Containern verpackt und im Wassersportbereich je nach Größe für vier bis zu zwölf Personen ausgelegt. Unverzichtbar sind Rettungsinseln überall dort, wo es um den Schutz vor Unterkühlung geht. Dies ist praktisch im gesamten Nord- und Ostseeraum der Fall.

Die Rettungsinsel sollte sofort an einem stabilen Auge mit dem Boot verbunden werden. So ist sichergestellt, dass sie im Ernstfall nicht über Bord geworfen wird, bevor sie befestigt wurde. Man wirft die Insel unaufgeblasen über Bord und zieht dann an der Reißleine. Dann 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 die Rettungsinsel sicherheitshalber mit einem Messer gekappt werden.

In einigen Ländern gibt es je nach Fahrtgebiet eine Pflicht zur Ausrüstung des Sportfahrzeuges mit Rettungsinseln. In Deutschland wird das Mitführen einer aufblasbaren Rettungsinsel für alle seegehenden Schiffe empfohlen. Lediglich auf Charteryachten im Seebereich und bei der Teilnahme an einigen Segelregatten auf hoher See müssen Rettungsinseln an Bord sein. Sie unterliegen dann auch den internationalen SOLAS-Bestimmungen.

Übungen mit der Rettungsweste:

auftauchen

einpicken des Rettungsgurts

am Rettungsgurt

Die Übungsfotos entstanden durch freundliche Unterstützung:
Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Marine (EAZSM) und Außenstelle für Schiffssicherung (AfS) bei der Sonderstelle für Aus- und Fortbildung in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

Rettungsinsel

Neben den Inseln, die nach SOLAS zerti ziert sind, gibt es für die Freizeitschifffahrt ISAF und ISO-Vorschriften. Die ISO-9650-Norm ist die derzeit in Europa gebräuchlichste Normierung. Rettungsinseln werden in zwei sich unterscheidende Typen, ISO 9650-1 und 9650-2 hergestellt. Die Inseln nach Typ 1 sind für Hochseeschifffahrt vorgesehen, wo schwere Winde und hohe Wellen auftreten können. Inseln des Typs 2 werden für die Küstenschifffahrt entwickelt.

Rettungsinseln sind an Bord so zu verstauen, dass man sie im Notfall sofort verwenden kann. Technische Fertigung und Ausrüstung der Inseln erfordern eine periodische Inspektion durch eine autorisierte Wartungs rma.

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

Pyrotechnische Signalmittel

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

Empfohlene Ausrüstung für alle Fahrtgebiete:

- 1 Au ewahrungsbehältnis, 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.
- 8 Fallschirmsignalraketen, rot, Steighöhe 300 m, Leuchtdauer 30 Sekunden.

Alternativ zu den Fallschirmsignalraketen können für Sportfahrzeuge, die in Küstennähe (bis 3 Seemeilen Küstenabstand) verkehren, auch fachkundefreie Signalgeber mit roten Leuchtsternen und einer Steighöhe von mindestens 80 Meter verwendet werden.

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

Beachten Sie: Der Erwerb und die Nutzung pyrotechnischer Signalmittel erfordert entsprechende Sachkunde. Informieren Sie sich bei der zuständigen Waffenbehörde, beim DMYV oder beim DSV!

Rote Handfackel

Registrierung/Zulassung und Kennzeichnung

Abhängig von der jeweiligen Größe, der Antriebsart- und Antriebsleistung und der Nutzung unterliegen Sportfahrzeuge im Bereich der Binnen- und Seeschifffahrtsstraßen unterschiedlichen Registrier-/Zulassungs- und Kennzeichnungspflichten.

Registrierung/Zulassung von Sportfahrzeugen/ CE-Kennzeichnung

Eine Vielzahl von Sportfahrzeuge und Wassermotorrädern benötigt als Zulassungsvoraussetzung zum Verkauf auf dem Markt der europäischen Union und bei der Verwendung, unabhängig von den Kennzeichnungen nach schiffahrtspolizeilichen Vorschriften ein CE-Kennzeichen. (www.elwis.de/DE/Sportschifffahrt/Allgemeine-Informationen/10-ProdSV/10-ProdSV-node.html)

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 freiwillig 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 benötigen 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 Binnenschiffsuntersuchungsordnung von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) ausgestellt.

Schiffsbrief für Binnenschiffe

Sportfahrzeuge 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 GDWS ausgestellt wird.

Kennzeichnung von Sportfahrzeugen im Bereich der Seeschifffahrtsstraßen

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 Seeschifffahrtsstraßen und im deutschen Küstenmeer nur dann in Betrieb genommen werden, wenn sie über ein amtliches Kennzeichen verfügen. Auskunft hierzu erteilt das örtlich zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, das ebenfalls Bootszeugnisse für vermietete Sportboote austellt. Vermietete Sportboote sind ebenfalls kennzeichnungspflichtig. An vermieteten Wassermotorrädern muss zusätzlich deutlich sichtbar der Name und Wohnsitz oder der Sitz der Vermietung angebracht sein.
Charterboote müssen ebenfalls mit dem Namen und Wohnsitz oder Sitz der Vermietung 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 Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes, gefolgt von einer von diesem bestimmten Nummer.

Anderweitige Kennzeichnungspflichten gibt es im Bereich der Seeschifffahrtsstraßen nicht.

Kennzeichnung von Sportbooten auf den Binnenschifffahrtsstraßen

Die Kennzeichnung von Sportfahrzeugen auf Binnenschiffahrtsstraßen richtet sich nach der Größe des Fahrzeugs.

Sofern ein Sportfahrzeug 20 m oder länger ist müssen sein Name und sein Heimat- oder Registerort an dem Fahrzeug 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.

Darüber hinaus ist an diesen Sportfahrzeugen zusätzlich noch die aus acht (arabischen) Ziffern bestehende einheitliche europäische Schiffsnummer oder - sofern ihnen eine solche Nummer nicht erteilt wurde - die aus sieben (arabischen) Ziffern bestehende amtliche Schiffsnummer anzubringen. Die Schiffsnummer ist ebenfalls an beiden Seiten des Fahrzeugs anzubringen und muss auch von hinten sichtbar sein.

Sportfahrzeuge mit einer Länge von weniger als 20 m und Wassermotorräder unterliegen als Kleinfahrzeuge einer besonderen Kennzeichnungspflicht. Sie 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 Wasserstraßen- 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: DMYV, S-DSV, A-ADAC). Der IBS wird darüber hinaus in vielen Ländern als Eigentumsnachweis anerkannt und ist ein Reisedokument; er wird an Schiffseignerinnen und Schiffseigner sowie an ausländische Staatsbürgerinnen und 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 der Eigentümerin oder des Eigentümers versehen sein. 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. Sie können aber freiwillig ein amtliches oder amtlich anerkanntes Kennzeichen führen.

Versicherung

Anders als für Straßenfahrzeuge gibt es für Sport- und Freizeitboote keine Versicherungspflicht. Alle Wassersportlerinnen und Wassersportler haften jedoch für alle Schäden, die sie im Zusammenhang mit dem Besitz oder Gebrauch eines Sportfahrzeuges Dritten schuldhaft zufügen. Es wird daher jeder Bootseignerin und 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 einen 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 den Mietern 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. Checklisten für Charternde werden von Unternehmen und Verbänden im Internet angeboten. Die Bareboat-Charter ist nicht mit der Charterbescheinigung zu vergleichen (siehe Seite 12).

Beachten Sie: Ein Sportboot darf nur dann vermietet werden, wenn es über ein Bootszeugnis nach der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung oder der Seesportbootverordnung verfügt!
Für die Sicherheit eines Sportboots und seiner Mannschaft sind neben der verantwortlichen Schiffsführung auch die Eignerin und der Eigner oder das vermietende Unternehmen verantwortlich.

4. Die Vorbereitung

Reiseplanung

Die Schiffsführerin oder der Schiffsführer ist für die Si cherheit des Bootes und der an Bord be ndlichen Personen verantwortlich. Sie haben daher vor dem Auslaufen alle erforderlichen Maßnahmen für eine sichere Durchführung der Reise zu veranlassen. Informieren Sie sich darum über Ihr Fahrtgebiet. Machen Sie sich mit den dortigen Schiff fahrtsvorschriften, den Hilfen für die Navigation und dem angekündigten Wetter vertraut. Setzen Sie sich realistische Ziele, welche Distanzen Sie unter den gegebenen Umstän den zurücklegen können. Bedenken Sie die Belastbarkeit Ihrer Crewmitglieder und vervollständigen Sie ihre Ausrüs tung mit Proviant. Informieren Sie sich über Liegeplätze, Nothäfen und sichere
Ankerplätze entlang der vorgesehenen Route.

Auch im Binnenbereich hat die verantwortliche Schiffs führung vor Fahrtantritt die erforderlichen Reisevorbe reitungen zu treffen. Insbesondere sind Informationen über Bedingungen und Verhältnisse der Wasserstraße, wie Wasserstände, Durchfahrtshöhen zur geplanten Reiserou te einzuholen und dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug bei Fahrtbeginn fahrtüchtig und betriebssicher ist.

Hilfreiche Informationen für die Reiseplanung z. B. für Liegestellenauswahl, Erkundigung über Sperrungen, Schleusenbetriebszeiten und Erreichbarkeiten, Wasser stände etc. sind im Internet unter www.elwis.dezu nden.

Überprüfung der Ausrüstung vor dem Auslaufen

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 Radarre ektor 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 Mitfahrenden 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 vertrauten Personen oder Freundinnen und Freunden ab und geben Sie das Ziel und die Dauer der Fahrt an. Fahren Sie nicht allein auf See hinaus!

Hilfreich bei der Vorbereitung und Durchführung eines Törns ist die Sicherheits-App SafeTrx der Deutschen Ge sellschaft zur Rettung Schif rüchiger (DGzRS). SafeTrx zeichnet im Bereich des Mobilfunknetzes die Fahrtrou te und einen Routenplan auf. Bei einem Notfall kann die Rettungsleitstelle See der DGzRS direkt auf die aufgezeich neten Daten zugreifen. Bei einem Anruf über die App wird die aktuelle Position an die Rettungsleitstelle übermittelt. SafeTrx bietet darüber hinaus zahlreiche Checklisten zur Vorbereitung. Die App kann für Iphones und Smartphones mit Android-Betriebssystem kostenlos heruntergeladen werden. Mehr dazu nden sie auf der Website: www.seenotretter.de/sicheraufsee

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 als Vertretung für den Fall, dass Sie als Fahrzeugführer ausfallen.

Zeigen Sie Ihren Mitfahrenden, 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.

Crewbesprechung

Die Einweisung der Crew sollte mindestens folgende Sicherheitsmaßnahmen betreffen:

- Bedienung des Bootsmotors einschließlich Starten und Abschalten,
- 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 und Wiederbelebungsmaßnahmen bei Herz-Kreislaufstillstand,
- 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 Mitfahrende sind unentschlossen bis zur Gleichgültigkeit und oft kaum noch einsatzfähig. Fahrzeugführende müssen 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.

Beachten Sie: Am Besten ist es, nicht über Bord zu stürzen. Bei Nacht und bei schwerem Wetter sollte stets der Li elt eingepickt sein.

Törnvorbereitung für tideabhängige Gewässer

Der Schiffstörn im Wattenmeer der Nordsee ist ein ein zigartiges Naturerlebnis. Die weltweit größte Wattenland schaft 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 nden 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.

Wattenmeer

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 soll te 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 Verbots gebiete, denn das Wattenmeer ist eine äußerst sensible Naturlandschaft.
- Denken Sie daran, dass Veränderungen der Wasser tiefen 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 Wellen tälern 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.
- Achten Sie auf die Wasserober äche, Strömungs verwirbelungen wie Strudel deuten auf potentielle Gefahren hin.
- Das Befahren der Seegatten (Durchlass zwischen den Inseln) bedarf besonderer Vorsicht und ist nicht im mer möglich. Mehr Infos dazu nden Sie in der Fachli teratur.

Brandschutz

Auf Boote und Schiffe mit Motoren, Koch- oder Heizein richtungen gehören tragbare Handfeuerlöscher. Neben den empfohlenen ABC-Pulverlöschern und eventuell fest ein gebauten Feuerlöschanlagen sollten folgende Einrichtun gen 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, bzw. eine Feuerlöschdecke zum Ersticken 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 Feuerlöscheinrich tungen 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 Streich hölzer stehen verschließbare Abfallbehälter bereit.

Die Koch- und Heizeinrichtungen werden gemäß 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. 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 werden der Motorraum und die Bilge belüftet und die Brennstoffleitungen und Verschraubungen 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 Prüffrist 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, Seebücher und Revierführer sind für die Reiseplanung und den Törn unerlässlich. Sowohl für

Arbeiten in der Seekarte

den Binnen- als auch den Seebereich gibt es ein umfangreiches Sortiment von Karten und Revierführern.
Für die kleine und große Sportschifffahrt können die im Handel erhältlichen nicht amtlichen Papier-Seekarten zahlreicher Anbieter und die amtlichen Seekarten des BSH verwendet werden. Wer also wie die Profis auch im privaten navigieren will, für den bietet das BSH Nord- und Ostsee Einzelseekarten im DIN A1 Format an. Diese Seekarten werden per „Neuer Ausgabe“ aktualisiert, sobald es umfangreiche Veränderungen im Seegebiet gegeben hat. Kleinere Änderungen lassen sich per online Nachrichten für Seefahrer über die BSH Internetseite aktualisieren. Hierdurch hat der Nutzer den Vorteil, jede Seekarte individuell zu aktualisieren. Zudem ermöglicht das DIN A1 Format einen besseren Überblick im Seegebiet. Für die Planung also bestens geeignet. In der Praxis navigieren bereits viele mithilfe eines Plotters/ECS Gerätes oder sogar einer ECDIS Anlage. Papier übernimmt also eher eine Planungs- und Redundanzfunktion. Wer hierbei auf amtliches Seekartenwerk zurückgreifen will, ist mit den DIN A1 Seekarten des BSH bestens vorbereitet. Weitere Informationen zum Seekartenangebot des BSH finden sie auf der Internetseite des BSH unter www.bsh.de> Publikationen > Nautischer Produktkatalog.

Außerdem gibt das BSH ein umfangreiches Sortiment von Seehandbüchern für deutsche 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 Verkehrs sicherungsdienste sowie regionale Informationen über unsichere Missweisung, Strömungen und Gezeiten. See karten und Seebücher bilden ein geschlossenes Informa tionssystem, sie sind inhaltlich aufeinander abgestimmt und sollten stets gemeinsam benutzt werden. Jährlich neu erscheint außerdem der „Funkdienst für die Klein- und Sportschifffahrt“. Das BSH vertreibt die herausgegebenen Seekarten und Seebücher über den Buchhandel, Yacht ausrüster und ein Netz autorisierter Vertriebsstellen. Eine Übersicht über alle Publikationen, Preise und ISBN-Nummern nden Sie unter http://linchart60.bsh.de/chartserver/katalog.xml.

elektronische Seekarte

Elektronische Seekarten

Elektronische Seekarten sind für die Sportschifffahrt der zeit nur als zusätzliches Navigationsmittel einsetzbar und können in dieser Funktion mit auf Fahrt gehen. Zu beach ten sind die Regelungen der Schiffssicherheitsverordnung für kleine und große Sportboote. Aktuelle Papier-Seekarten sind stets mit an Bord zu führen. Vertrieben werden Chart plotter, PC-basierte Systeme und Komplettangebote, also voll funktionstüchtige und meist sehr funktionelle, von professionellen Entwicklungen abgeleitete Geräte. Ein gro ßer Teil der Angebote sind reine Softwareprodukte, die auf einem Notebook eingesetzt werden können. Diese Systeme unterscheiden sich grundlegend von den Anlagen für die Berufsschifffahrt. Die dort vorgeschriebenen und seit 2012 ausrüstungsp ichtigen Navigationsanlagen (ECDIS) müs sen einer international anerkannten amtlichen Baumuster prüfung unterzogen werden. Weitere Details sind im Merk blatt “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 geeig net? 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 Beleuch tungsverhältnissen, z. B. bei Sonneneinstrahlung und bei Dimmung in der Nacht, einwandfrei abgelesen werden?
- Ist eine ausreichende Anzahl von Schnittstellen im Lieferumfang enthalten, also mindestens je ein Daten eingang für GPS, Kompass und Echolot?
- Gibt es an Bord eine geeignete Stromversorgung?
- Hat das Gerät eine CE-Kennzeichnung oder möglich erweise sogar ein Steuerrad?

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 bzw. abge dimmt und blendfrei bei Nacht 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? Testen Sie die Funktionsfähigkeit des Systems vor Fahrtbeginn.

Bitte bedenken Sie immer, dass Seekarten ständig aktuell zu halten sind. 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 mitverursacht wird, kann das von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) oder vom Seeamt als grobe Fahrlässigkeit und Verstoß gegen die Regeln der seemännischen Sorgfaltspflicht gewertet werden. Das hat nicht nur den Verlust des Bootsführerscheins zur Folge, sondern kann auch versicherungsrechtliche Konsequenzen haben.

Nachrichten für Seefahrer

Die Nachrichten für Seefahrer (NfS) werden wöchentlich als amtlicher Informationsdienst vom BSH herausgegeben. Sie dienen in erster Linie der Berichtigung von Seekarten, Seehandbüchern, des Leuchtfeuerverzeichnisses 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 Sportschifffahrt im Seebereich bietet das BSH im Internet einen kostenlosen Berichtigungs- und Informationsservice auf Basis der NfS an. Hier erhalten Sie wöchentlich aktualisiert alle Informationen, die auch die Berufsschifffahrt mit den gedruckten NfS erhält.

Für die Sportschifffahrt 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 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern herausgegeben und tagesaktuell über www.elwis.deeinsehbar.

Wetter

Wassersportlerinnen und Wassersportler müssen ständig die Wetterlage und die Wettervorhersage berücksichtigen. Unterrichten Sie sich über die herrschenden und vorhergesagten Wetter- und Seegangsverhältnisse. 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 Küstenfunk stellen, UKW-Sprechfunk und das Internet verbreitet.

Informationen über das Wetter, Seewetterberichte, Wetter-Informationen erhalten Sie über:
Deutscher Wetterdienst
Seeschifffahrtsberatung
Postfach 30 11 90
20304 Hamburg
Tel.: +49 (0)69 8062-6115 (gebührenpflichtig)
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 (Sendezeiten und Frequenzen), DP07 Seefunk sowie eine vollständige Übersicht der Rufnummern. Die PDF-Datei ist auf den Internetseiten des Deutschen Wetterdienstes verfügbar.

Individuelle Seewettervorhersagen und Beratungen (gebührenpflichtig)
Der Deutsche Wetterdienst in Hamburg erstellt auf Anforderung weltweit für alle Seegebiete aktuelle Seewettervorhersagen.

Nähere Informationen:
Tel.: +49 (0)69 8062–6181
Fax.: +49 (0)69 8062–6180
E-Mail: routing@dwd.de

SEEWIS (gebührenp ichtig)
Detaillierte Seewetterinformationen für die Törnplanung auf dem eigenen PC. Warnungen, Wettermeldungen, Wetterkarten und Punktvorhersagen können abgerufen und of ine dargestellt werden. Lizenzen sind für den gesamten Bereich Nord- und Ostsee, das Mittelmeer oder ausgewählte kleinere Seegebiete erhältlich. Der SEEWIS-Internet-Service bietet darüber hinaus detaillierte Informationen über Browser an.

Nähere Informationen:
Tel.: +49 (0)69 8062–6190
Fax.: +49 (0)69 8062–6193
E-Mail: seewis-online@dwd.de

DP07 Seefunk
www.dp07.de

Wetterfunksender Pinneberg
Frequenzen: KW 5905 und 6180 kHz
Nord- und Ostsee
Sendezeiten: 06:00-06:30, 12:00-12:30, 20:00-20:15 UTC
Mittelmeer
Sendezeiten: 16:00-16:15, Wiederholung: 20:15-20:30 UTC

Aushänge bei den Hafenbehörden, Wetterstationen und Kurverwaltungen.

Sturmwarndienst: Unter der Telefonnummer +49 (0)69 8062 – 6101 sind Wind-und Sturmwarnungen für die deutsche Nord- und Ostseeküste bzw. Teilgebiete abru ar Liegen keine Warnungen vor, werden Windvorhersagen für die Deutsche Bucht, Westliche und Südliche Ostsee verbreitet.

Unter der Rufnummer +49 (0)69 8062-5798 können für folgende Seegebiete Vorhersagen und Aussichten abgehört werden. Nach Systemanforderung:

1 Aktuelle Wetterlage europäische Gewässer,

2 Südwestliche Nordsee, Deutsche Bucht und Fischer,

3 Skagerrak, Kattegat sowie Belte und Sund,

4 Westliche und Südliche Ostsee sowie Boddengewässer Ost,

5 Deutsche Nordseeküste,

6 Deutsche Ostseeküste.

Die Berichte werden täglich gegen 01:00 Uhr, 13:00 Uhr und 21:00 Uhr aktualisiert. Es fallen die normalen Telefongebühren an.

5. 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 Schiffsführerinnen und 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. Neben dieser Broschüre werden seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes revierbezogene Broschüren mit weiteren TIPs zur Verfügung gestellt, diese finden Sie unter: www.gdws.wsv.bund.de > Service > Publikationen.

Befahren von Binnenschifffahrtsstraßen

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

- Rheinschifffahrtspolizeiverordnung,
- Moselschifffahrtspolizeiverordnung,
- Donauschifffahrtspolizeiverordnung.

Schiffsverkehr im Kanal

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 Reguvis Fachmedien GmbH oder dem Binnenschifffahrts-Verlag bei der Springer Fachmedien München GmbH bezogen werden. Im Internet können Sie unter anderem den Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS) der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unter www.elwis.de einsehen.

Die Verkehrsvorschriften beinhalten auch lokale Vorschriften vorübergehender Art, die von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt erlassen werden und die alle Fahrzeugführenden kennen und beachten müssen.

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 74).

Fahrregeln auf den Binnenschifffahrtsstraßen

Für alle Fahrzeuge

Sportfahrzeugführende 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.
- Vorausfahrende müssen das Überholen – soweit erforderlich und möglich – erleichtern und dazu falls nötig auch die eigene 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 80) angekündigt werden.
Bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen beachtet werden.

Darüber hinaus gelten für unterschiedlich große Fahrzeuge unterschiedliche Regelungen. Für Kleinfahrzeuge mit weniger als 20 Metern Höchstlänge, gelten besondere Regeln.

Schleuse Oldersum

Binnenschiff bei der Schleuseneinfahrt

Fahrregeln für Sportfahrzeuge ab 20 Metern Länge

Kreuzen sich die Kurse zweier Fahrzeuge, muss derjenige ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat. Dabei ist ein Kreuzen des Kurses vor dem Fahrzeug zu vermeiden.
Beim Begegnen müssen die zu Berg fahrenden den-Tal fahrenden genügend Raum für die Vorbeifahrt lassen.
Auf Flüssen sind zu Berg fahrende die Fahrzeuge, die in Richtung Quelle fahren. Auf Schifffahrtskanälen legt die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) die Berg- und Talrichtung fest. Beim Fahren nach beruflicher Übung sind die Bergfahrenden „kursweisungsberechtigt". Talfahrende müssen hier also den Weg nehmen, den ihnen die Bergfahrenden weisen. Auf einigen Binnenschifffahrtsstraßen gelten jedoch besondere Begegnungsregeln. Informieren Sie sich vor Antritt der Reise rechtzeitig über abweichende Regelungen.
Überholende dürfen an Backbord oder Steuerbord des Vorausfahrenden überholen.
Ist das Überholen nur durch eine Kursänderung des Vorausfahrenden möglich, muss es durch Schallzeichen abgesprochen werden.
Überholende müssen 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.

Vorausfahrende müssen 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.

Überholende müssen, wenn sie unter den gegebenen Verhältnissen noch überholen wollen, folgende Schallzeichen geben:

a) zwei kurze Töne, wenn er an Backbord überholen will,
b) einen kurzen Ton, wenn er an Steuerbord überholen will.

Ist das Überholen unmöglich, müssen Vorausfahrende 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 zei

gen. 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 Wind zugewendet ist.
Zwei Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb müssen beim Begegnen Backbord an Backbord (siehe Abbildung 1) vorbeifahren; dies gilt auch für Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb, die nicht unter Segel fahren (etwa Ruderboote), außer auf Rhein und Mosel.

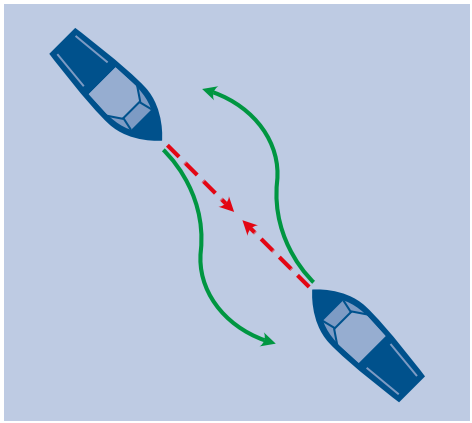


Abbildung 1 Zwei Kleinfahrzeuge (mit oder ohne Maschinenantrieb) müssen beim Begegnen Backbord an Backbord vorbeifahren

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).

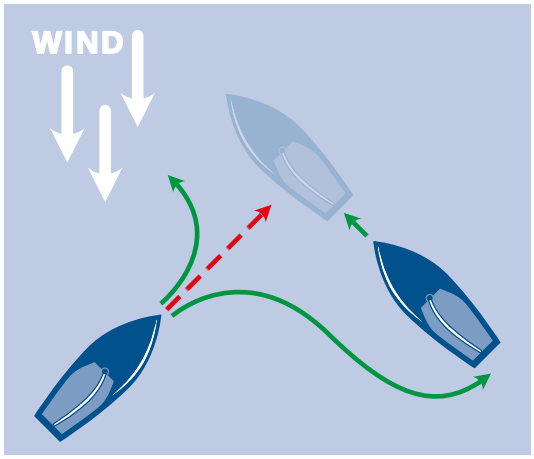


Abbildung 2 Wenn sie den Wind nicht von derselben Seite haben, muss das Fahrzeug, das den Wind von Backbord hat, dem anderen ausweichen

b) Wenn sie den Wind von derselben Seite haben, muss das luvseitige Fahrzeug dem leeseitigen Fahrzeug ausweichen (siehe Abbildung 3).

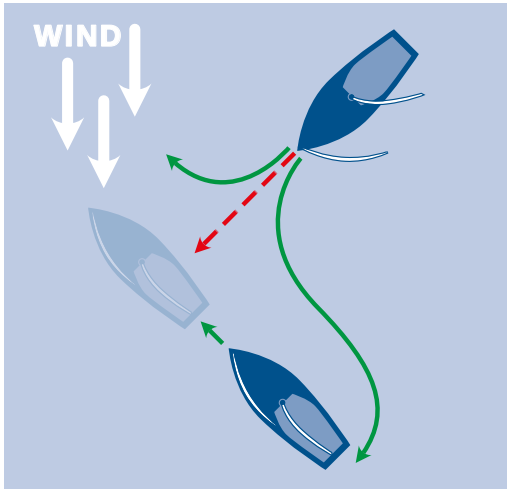


Abbildung 3 Wenn sie den Wind von derselben Seite haben, muss das luvseitige Fahrzeug dem leeseitigen Fahrzeug ausweichen. Luvseite ist diejenige Seite, die dem gesetzten Großsegel gegenüber liegt.

c) Wenn ein Fahrzeug mit Wind von Backbord ein Fahrzeug in Luv sichtet 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 Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung werden eine Reihe von Befahrensverboten für bestimmte Wasserstraßenabschnitte ausgesprochen. Dabei sind für Sportfahrzeuge unabhängig von ihrer Größe besonders folgende Verbote 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,
- Nachtfahrverbot 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 Niederneuendorfer 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.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt kann durch schifffahrtspolizeiliche Anordnungen weitere Verbote erlassen. Schließlich sprechen Befahrensverordnungen für bestimmte Binnenwasserstraßen Befahrensverbote aus (siehe Seite 64).

Anker-, Anlege- und Festmachverbote

Durch das Ankern, 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 stillliegen.

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

Schleuseneinfahrten werden durch Lichtsignale in unmittelbarer Nähe der Schleusenkammer geregelt. 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 79).

Soweit sie nicht separate 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 Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt oder bei der jeweiligen Schleusenbetriebsstelle. Sind separate 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 Schleusenkammer 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.
- 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.

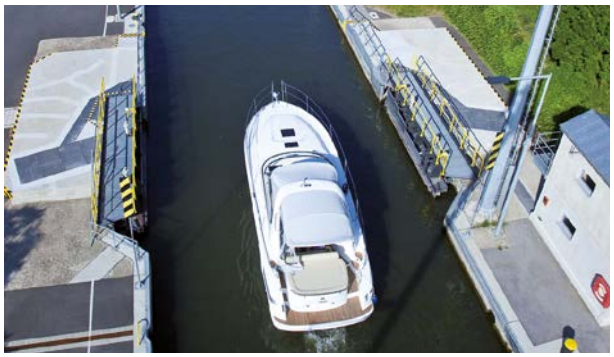
Durchfahren von Brücken

Brücken und Brückenpfeiler können das Fahrwasser erheblich einschränken. Daher regeln Verkehrszeichen das Durchfahren von Brückenöffnungen (siehe Seite 76):

- 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 gekennzeichneter Brückenöffnungen geschieht auf eigene Gefahr.

Schleuse mit Berufsschiff

Kanalbrücke Zenn



Schleuse mit Sportfahrzeug

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.

Positionslicht

Lichterführung

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

Aus Sicherheitsgründen dürfen nur für die Schifffahrt zugelassene Positionslichter verwendet werden.

Im Binnenbereich müssen Positionslichter mit EU-Zulassung (Steuerrad) verwendet werden. Für bereits eingebaute Leuchten sind Leuchten mit dem Ankersymbol weiterhin zulässig. Diese sind durch das Symbol eines Ankers, einen der nachstehenden Buchstaben (D, NL, B, F, CH, L) sowie eine mehrstellige Zahl gekennzeichnet.

Auf den Seeschifffahrtsstraßen sind Positionslichter mit EU-Zulassungen (Steuerrad) oder einer nationalen Zulassung eines EU-Staates einzusetzen.

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

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 helles oder gewöhnliches Licht oder
- als Topplicht: ein weißes helles oder gewöhnliches Licht, 1 Meter höher als die Seitenlichter,
- als Seitenlichter: ein grünes helles oder gewöhnliches und ein rotes helles oder gewöhnliches Licht, diese können 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

als Topplicht: ein weißes helles von allen Seiten sichtbares Licht,
als Seitenlichter: ein grünes helles oder gewöhnliches und ein rotes helles oder gewöhnliches 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.

Befahren von Seeschifffahrtsstraßen

Verkehrsvorschriften

Auf den deutschen Seeschifffahrtsstraßen gelten folgende Verkehrsvorschriften:

Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln – KVR) sowie die Verordnung zu den Kollisionsverhütungsregeln,
die nationale Seeschifffahrtsstraßen-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 Generaldirektion Wasserstraßen und Schiffahrt 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 Betonnungssystem 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 Seeschifffahrtsstraßen. 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 73/74).

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.

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 Teile der Wasserflächen, die durch entsprechende Sichtzeichen (siehe Anlage 1, Sichtzeichen B.11 und B.13 der SeeSchStrO) begrenzt oder gekennzeichnet sind oder die, soweit dies nicht der Fall ist, auf den Binnenwasserstraßen für die durchgehende Schifffahrt bestimmt sind.

Lichterführung auf Seeschifffahrtsstraßen

Auf den Seeschifffahrtsstraßen 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 doppelfarbige 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. Topp- 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 Seeschifffahrt“ des BSH, die Sie von der Internetseite des BSH (www.bsh.de) herunterladen können.

Kollisionsverhütungsregeln für Boote und Schiffe

Die Kollisionsverhütungsregeln (KVR) heißen of ziell „Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zu sammenstößen auf See“ und sollen Havarien verhüten. Hier nden 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 Ausweichmanö vern müssen so reichlich bemessen werden, dass ein an deres 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 entgegen gesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen einander so, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, müssen beide Fahrzeuge nach Steuerbord aus weichen, damit sie einander an der Backbordseite passieren (Regel 14 der KVR, siehe Abbildung 4).

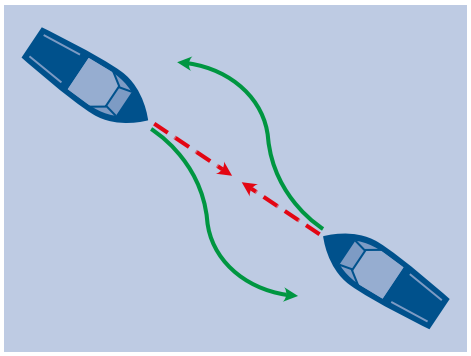


Abbildung 4 Entgegenkommende Fahrzeuge, Regel 14 KVR

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).

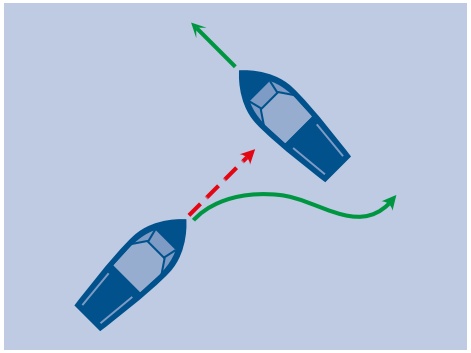


Abbildung 5 Kreuzende Kurse, Regel 15 KVR

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) KVR). Hinweis: Sur retter sind keine Fahrzeuge son dern Wassersportgeräte im Sinne der SeeSchStrO und ha ben nach § 31 SeeSchStrO allen Fahrzeugen auszuweichen.

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

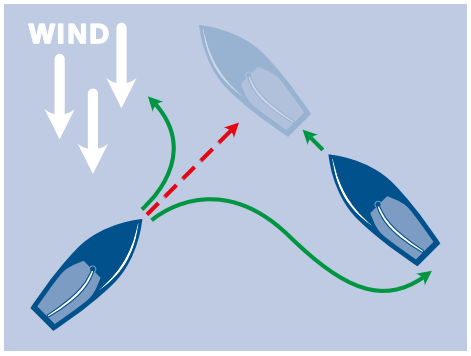


Abbildung 6 Ausweichen Segelfahrzeuge untereinander mit dem Wind nicht von derselben Seite, Regel 12 (a) (i) der KVR

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) KVR, siehe Abbildung 7).

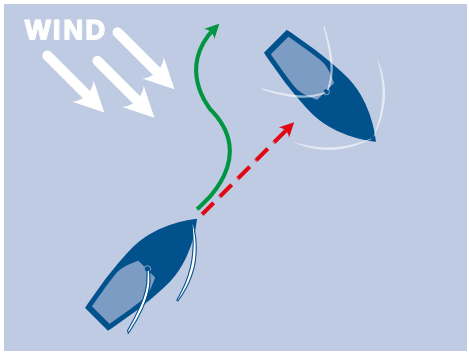


Abbildung 7 Segelfahrzeug mit Wind von Backbord sichtet Segelfahrzeug in Luv, Regel 12 (a) (iii) der KVR

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) KVR, siehe Abbildung 8). Abweichend davon gilt in Verkehrstrennungsgebieten ein Behinderungsverbot von Maschinenfahrzeugen kleiner 20 Meter und allen Segelfahrzeugen, unabhängig von ihrer Länge (Regel 10 KVR).

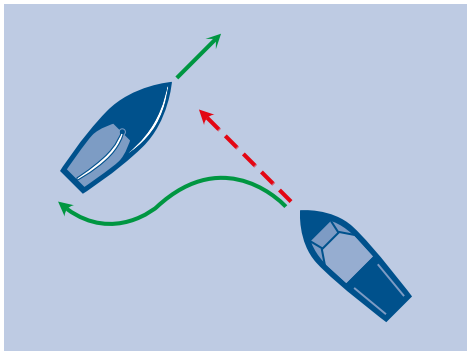


Abbildung 8 Maschinen- und Segelfahrzeuge, Regel 18 (a) (iv) der KVR

Ausweichregeln für Segelfahrzeug und fischendes Fahrzeug
Segler müssen fischenden Fahrzeugen, die als solche gekennzeichnet sind, ausweichen (Regel 18 (b) (iii) KVR, siehe Abbildung 9).

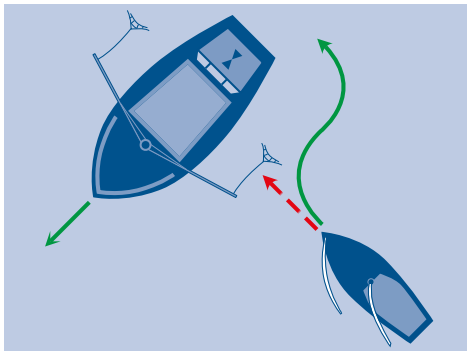


Abbildung 9 Segelfahrzeug und fischendes Fahrzeug, Regel 18 (b) (iii) der KVR

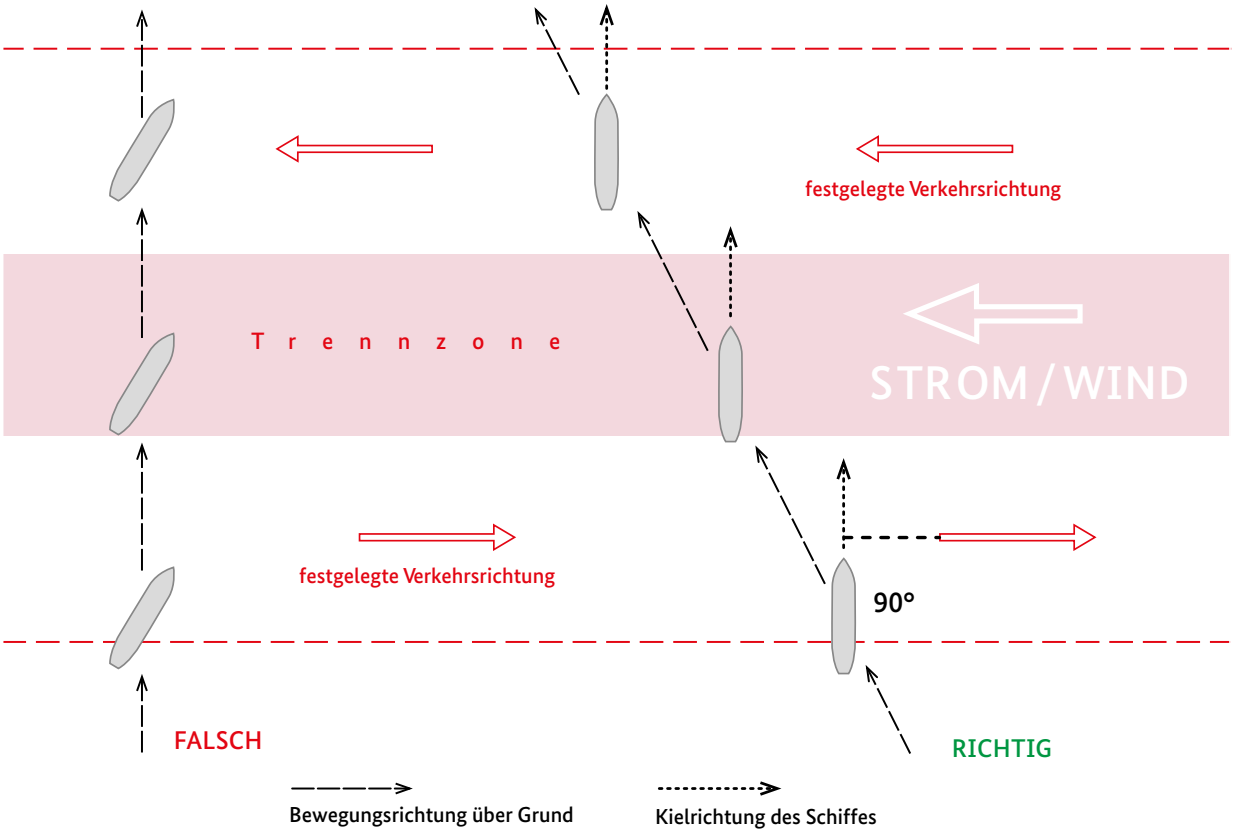
Ausweichregeln für Fahrzeug und manövrierbehindertes Schiff
Alle Fahrzeuge, und zwar sowohl Maschinen- als auch Segelfahrzeuge, müssen einem manövrierbehinderten Schiff ausweichen (Regel 18 (a) (ii) / 18 (b) (ii) KVR).

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

Verkehrstrennungsgebiete

In vielen Gewässern sind Verkehrstrennungsgebiete, gewissermaßen „Autobahnen“ auf See, von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (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 entgegengesetzt gerichteten Verkehrsströme werden durch eine Trennzone oder Trennlinie auseinander gehalten. Ein Verkehrstrennungsgebiet dient meist dem Durch-



gangsverkehr. Die Küstenverkehrszone ist Fahrzeugen im „Nahverkehr“ und kleinen Fahrzeugen vorbehalten.

Beachten Sie, dass betonnte Schifffahrtswege und Verkehrstrennungsgebiete seewärts der Seeschifffahrtsstraßen 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 dies in einem möglichst kleinen Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen,
- muss 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 obere Abbildung).

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.

Von einem größeren Schiff darf die Küstenverkehrszone benutzt werden, wenn es sich auf dem Weg zu oder von einem Hafen, einer Einrichtung oder einem Bauwerk vor der Küste, einer Lotsenstation oder einem sonstigen innerhalb der Küstenverkehrszone gelegenen Ort befindet. Außerdem zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr.

Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung und Schifffahrtsordnung Emsmündung

Die Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung und die Schifffahrtsordnung Emsmündung haben vergleichbare Inhalte. Das Verkehrsrecht auf der Ems wurde nur wegen des ungeklärten Grenzverlaufes zwischen Deutschland und den Niederlanden separat geregelt. Diese Broschüre bezieht sich auf die SeeSchStrO.

Geltung

Die Ordnung gilt auf den Seeschifffahrtsstraßen. Das sind
- die Wasserflächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und einer Linie von drei Seemeilen Abstand seewärts der Basislinie,
- die durchgehend durch Sichtzeichen B.11 der Anlage I zur SeeSchStrO bezeichneten Wasserflächen der seewärtigen Teile der Fahrwasser sowie
- die Wasserflächen zwischen den Ufern der angrenzenden Binnenwasserstraßen.

Im Bereich zwischen der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres und seewärts der vorstehend genannten Abgrenzung der Seeschifffahrtsstraßen sind lediglich einige Vorschriften der SeeSchStrO gültig.

Erläuterungen wichtiger Begriffe der SeeSchStrO

Fahrwassersind die Flächen einer Seeschifffahrtsstraße, die entweder durch Tonnen, Baken, Dalben, Pricken oder Stangen gekennzeichnet sind oder die auf den Binnenwasserstraßen für die durchgehende Schifffahrt bestimmt sind. Die Fahrwasser gelten als enge Fahrwasser im Sinne der KVR.

Durchgehende Schifffahrt umfasst alle dem Fahrwasserverlauf folgenden Fahrzeuge, unabhängig davon, ob es sich um solche der Berufs- oder Sportschifffahrt handelt.

Vorfahrt haben gilt nur für ein im Fahrwasser fahrendes oder dem Fahrwasserverlauf folgendes Fahrzeug. Das bedeutet,dass andere Fahrzeuge, die in das Fahrwasser einlaufen, 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 das Fahrverhalten erkennen lassen,dass gewartet wird. Es darf nur weitergefahren werden, wenn übersehen werden kann, dass die Schifffahrt im Fahrwasser nicht beeinträchtigt wird. Gegebenenfalls haben Wartepflichtige ihren Kurs oder die 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, das 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).

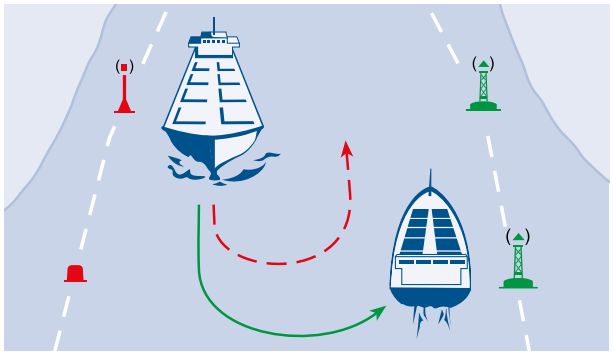


Abbildung 10 Drehen im Fahrwasser

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 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. Sind Segler wegen der Windverhältnisse nicht in der Lage, dem Fahrwasserverlauf zu folgen, dürfen sie 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.

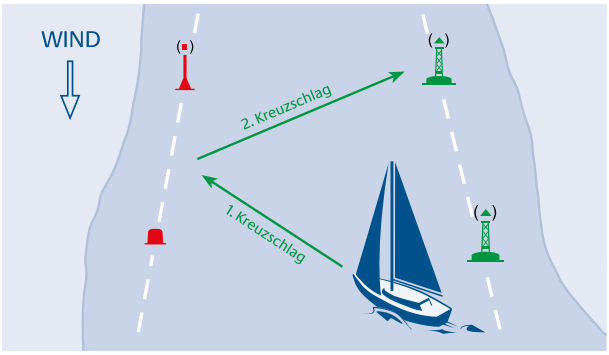


Abbildung 11 Kreuzen bei freiem Fahrwasser ohne Gegenverkehr und ohne Mitläufer

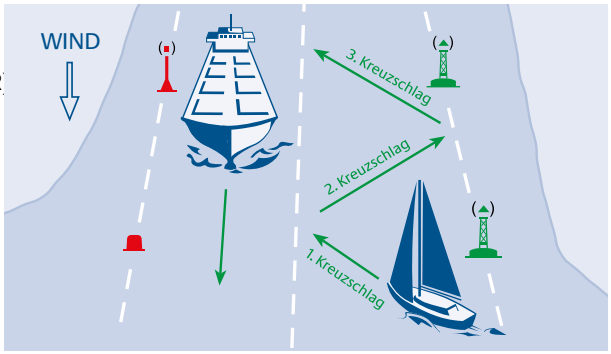


Abbildung 12 Kreuzen bei Gegenverkehr

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 unabhängig davon, ob Fahrzeuge im Fahrwasser auch außerhalb des Fahrwassers sicher fahren können.

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 Fahrwasserverlauf 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 Vorfahrtsregeln 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 Brückenpfeiler 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 gekennzeichneter 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 Radarerkennbarkeit durch einen Radarreflektor verbessern. Fahrzeuge mit Metallmast können ihre Radarerkennbarkeit 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 an Bord klar zu Manövern bereithalten,
- Radarre ektor setzen.

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.

Ankerlieger

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 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt kann für bestimmte Wasser ächen 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 (siehe Seite 64). Auskunft geben die zuständigen Standorte der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter.

Offshore-Windparks

In großen Bereichen der Nord- und Ostsee entstehen umfangreiche Gebiete für Offshore-Windparks. Um die Windparks herum erstreckt sich in einem Abstand bis 500 Meter eine Sicherheitszone, die während der Errichtungsarbeiten nicht befahren werden darf.

Die Baugebiete werden in den amtlichen Veröffentlichungen (BfS, NfS) bekannt gemacht.
Den Anweisungen der in den Baugebieten tätigen Verkehrssicherungsfahrzeugen ist Folge zu leisten.

Bei in Betrieb befindlichen Windparks werden die Voraussetzungen für das Befahren der Sicherheitszonen für Fahrzeuge unter 24 Meter Länge durch eine Allgemeinverfügung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt geregelt.

Passieren von ODAS-Tonnen und Messgeräten

Auf den Weltmeeren, so auch in Nord- und Ostsee befindet sich zahlreiche Messtechnik. Dazu gehören ODAS-Tonnen und stationäre Messgeräte welche meteorologische und ozeanografische Daten erheben. Sie sammeln authentische Daten der Meeresumwelt und sind für ein breites Spektrum der Anwendung auch mit direkten Auswirkungen für die Schifffahrt wichtig. Die Modelle zur sicheren Prognostizierung von Strömungen stützen sich beispielsweise auf solche Messungen.

In den Seekarten werden nur Messgeräte eingetragen, die für sehr lange Zeit oder unbefristet ausliegen. Aus diesem Grund muss in allen Seegebieten mit Messgeräten gerechnet werden, die nicht in Seekarten verzeichnet sind. Kurzfrist ausgelegte Messgeräte werden in den Nachrichten für Seefahrer (NfS) und/oder in den Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) kostenfrei veröffentlicht.

Oft ist es so, dass sich die Messtechnik nicht exakt auf der bekanntgebenden oder abgelesenen Position befindet. Tonnen schwoien um ihre Verankerung – hier ergeben sich entsprechend Strom und Wind Fehlerkreise, die in Abhängigkeit der Kettenlänge und des Wasserstandes einen enormen Durchmesser ergeben können.

Durch den sicheren Passierabstand sollen Beschädigungen der Messgeräte und die Verfälschung der Messergebnisse

Offshore-Windpark

Messtonne

vermieden werden. Im Handbuch Brücke und Kartenhaus (welches nach SOLAS ausrüstungspflichtig ist – siehe Seite 60) wurden in Abwägung der vorgeschriebenen Abstände der für die ODAS zuständigen Stellen, ein Abstand von 2 Kabellängen (entspricht ca. 370 m) angegeben. Des Weiteren ist es verboten Messgeräte zu bergen oder aufzunehmen (siehe auch IMO Circ. 30/2000).

BSH – Nachrichten für Seefahrer :
www.bsh.de> Themen > Schifffahrt > Nautische Informationen > Nachrichten für Seefahrer

ELWIS – Bekanntmachungen für Seefahrer:
www.elwis.de> Seeschifffahrt > Bekanntmachungen für Seefahrer

BSH – Beobachtungssysteme:
www.bsh.de> Themen > Beobachtungssysteme

Sperr- und Warngebiete

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

Sperrgebiet

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

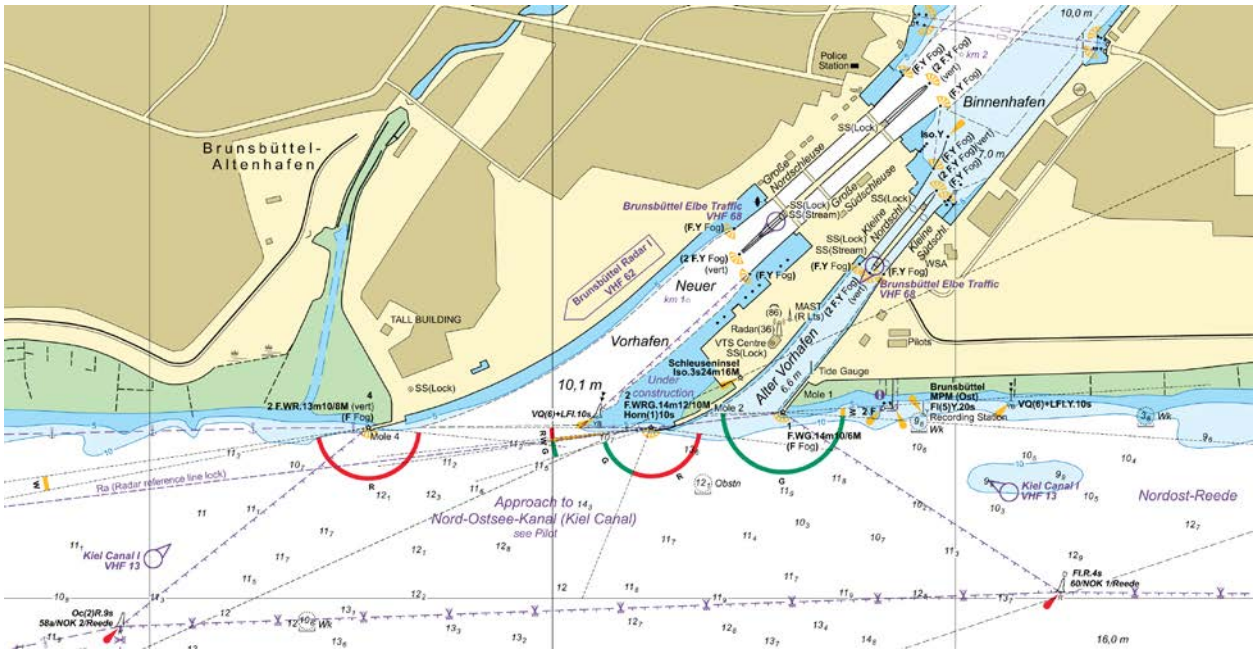
An den Stellen, an denen die Grenzen auf die Küste treffen, stehen gelbe Stangen mit einem gelben liegenden Kreuz als Toppzeichen, wobei die Stangen in Sperrgebieten mit einem breiten roten Band versehen sind (siehe Seite 73).

Verhalten in Sperr- und Warngebieten

Der Aufenthalt in den Sperrgebieten ist verboten. In den Warngebieten 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 Warngebiet aufhalten, müssen es umgehend verlassen. Über die Übungs-und Erprobungszeiten wird die Schifffahrt unterrichtet. Für die Warngebiete 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 Warngebieten 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 Warngebieten, können Sie der Schifffahrtspolizeiverordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warngebiete an der schleswig-holsteinischen Ost- und Westküste und im Nord-Ostsee-Kanal entnehmen.



Seekarte Einfahrt SUK Brunsbüttel

Sportschifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Der Nord-Ostsee-Kanal wird jährlich von etwa 30.000 Fahrzeugen befahren, darunter auch etwa 12.000 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.

Unter https://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Webs/WSA/WSA-Nord-Ostsee-Kanal/DE/2_Schifffahrt/f_Sportschifffahrt/Sportschifffahrt_node.html finden Sie weiterreichende Informationen für die Sportschifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal.

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 Dückerswisch (Nordseite), vor der Gieselau-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 12 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 Sichtdürfen Sportfahrzeuge an geeigneter Stelle auf der Kanalstrecke festmachen, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch die Weiterfahrt bis zum nächsten Weichengebiet gefährdet wird. Außerdem dürfen Sportfahr

zeuge 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 über einander an den Weichensignalmasten gezeigt werden. Sportfahrzeuge, die eine Geschwindigkeit von 12 km/h über Grund nicht laufen können, dürfen ebenfalls ein Weichengebiet nicht verlassen, wenn zwei weiße Gleichtaktlichter senkrecht übereinander gezeigt werden.

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

Zum Führen von Wassermotorrädern mit mehr als 11,03 kW für Verbrennungsmotoren und 7,5 kW für Elektromotoren ist je nach Fahrtbereich der Sportbootführerschein erforderlich. Wassermotorräder müssen ein amtliches Kennzeichen führen.

Regeln für die Binnenschifffahrtsstraßen

Segel- und Kitesurfen auf Binnenschifffahrtsstraßen
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 Berufsschifffahrt benutzten Bereiche sind jedoch zu meiden. Auf Badende und Schwimmende müssen Surfende besondere Rücksicht nehmen. Segelsurfer gelten als Kleinfahrzeuge unter Segel. Sie müssen die Fahrregeln für Kleinfahrzeuge (siehe Seite 32 - 34) beachten.

Kitesurfen ist lediglich im Bereich der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Standort Magdeburg auf den hierfür besonders freigegebenen, mit blauen Tafeln gekennzeichneten Wasserflächen erlaubt.

Wasserski und Wassermotorrad auf Binnenschifffahrtsstraßen
Wasserskilaufen und Wassermotorradfahren sind durch die Wasserskiverordnung und die Wassermotorräder-Verordnung geregelt und nur auf besonders freigegebenen Flächen erlaubt, die mit blauen Tafeln gekennzeichnet werden. Wassermotorräder dürfen außerhalb dieser Wasserflächen nur mit einem klar erkennbaren Geradeauskurs gefahren werden, um freigegebene Wassermotorradstrecken zu erreichen oder eine Wanderfahrt durchzuführen. Dabei darf eine Wanderfahrt mit demselben oder weit überwiegenden Streckenverlauf der vorangegangenen Wanderfahrt erst nach Ablauf von mindestens einer Stunde nach Beendigung der vorangegangen Wanderfahrt durchgeführt werden. 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.

Wasserskilaufende, die Führenden ihrer Zugboote und Wassermotorradfahrende müssen ihre Geschwindigkeit so einrichten und einen so großen Abstand einhalten, dass sie bei der Vorbeifahrt weder Personen gefährden, noch die

Wasserski

Segelsurfer

Jetski

Schifffahrt behindern oder Anlagen beschädigen. Auf dem ziehenden Boot muss neben der Schiffsführerin oder dem Schiffsführer eine zweite Person an Bord sein, die den Wasserskilaufenden und deren Strecke beobachtet. Die Wasserskiläuferin oder der Wasserskiläufer müssen eine geeignete Wasserskiausrüstung tragen.

Führende von Wassermotorrädern und deren Begleitpersonen müssen Schwimmhilfen tragen, die entweder den Anforderungen der 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 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zeitlich begrenzt werden.

Das Schleppen von so genannten „Bananen“ unterliegt ebenfalls der Wasserskiverordnung, kann aber für einzelne Wasserskistrecken durch schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt auch untersagt sein.

Drachen- und Fallschirm iegen (Parasailing) auf Binnenschifffahrtsstraßen
Drachen iegen und Fallschirm iegen hinter einem ziehenden Fahrzeug (Parasailing) fällt auch unter das Wasserskilaufen, ist aber in jedem Fall genehmigungsp ichtig.

Regeln für die Seeschifffahrtsstraßen

Neben der Schifffahrtsstraßenordnung ist zu beachten, dass Befahrensverordnungen für die Nord- und Ostsee zusätzlich zu den unten aufgeführten Regeln weitere Regelungen für den Wassersport treffen (siehe Seite 64).

Im Fahrwasser sind 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 Wasser ächen.

Außerhalb des Fahrwassers sind das Wasserskilaufen, das Schleppen von Wassersportanhängen, das Fahren mit einem Wassermotorrad und das Fahren mit einem Kite- oder Segelsurfrett 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 Wasser ächen nicht Wasserski gelaufen, Wassersportanhänge geschleppt, mit einem Wassermotorrad oder mit einem Kite- oder Segelsurfrett gefahren werden.

Führende von Zugbooten Wasserskilaufender und von Wassersportanhängen sowie die Wassermotorräder und die Kite- oder Segelsurfer haben allen anderen Fahrzeugen auszuweichen.

Surfergruppe auf See

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

Führende der Zugboote von Wasserskilaufenden und Wassersportanhängen sowie Wassermotorradfahrende und Kite- oder Segelsurfende 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 Segelsurfende 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 Segelsurfenden sollten mit einem Surfanzug, einer Rettungsweste, zumindest einer so genannten Regattaweste (Schwimmhilfe), Notsignalen (je nach Gewässer) und einer Sicherheitsleine (zwischen Surrett 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 Fallschirmgen hinter einem ziehenden Fahrzeug (Parasailing) sind genehmigungspflichtig.

Segelsurfer

Seekajakfahren

Achten sie als Seekajakfahrende 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 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.

6. Unterwegs

Funk, Flaggen und Signale

Die verlässliche Kommunikation mit Sichtzeichen und über Funk ist ein wesentlicher Sicherheitsfaktor für die Schifffahrt. Flaggensignale werden im „Internationalen Signalbuch“, 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 von Sportschiffen untereinander, vor allem aber für den Informationsaustausch mit der Berufsschifffahrt, mit den Revier- und Verkehrszentralen sowie im Notfall.

Nautischer Informationsfunk (NIF) auf Binnenschifffahrtsstraßen

Auf den meisten Binnenschifffahrtsstraßen steht für den Funkverkehr der Schifffahrt mit den Schleusen sowie für die allgemeine nautische Information der Verkehrskreis „Nautische Information“ (Schiff – Land) im Binnenschifffahrtsfunk zur Verfügung. Dies gilt auch für die Sportschifffahrt. Die im Binnenschifffahrtsfunkdienst zu beachtenden Regeln sind im „Handbuch Binnenschifffahrtsfunk, Allgemeiner Teil“ zu finden. Die Standardredewendungen der ECE helfen dabei auch, die richtigen Formulierungen zu benutzen.

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

Die allgemeinen nautischen Informationen werden von den Revierzentralen zu festen Zeiten gesendet. Die Zentralen nehmen außerdem Notrufe und nautische Meldungen entgegen und leiten sie weiter.

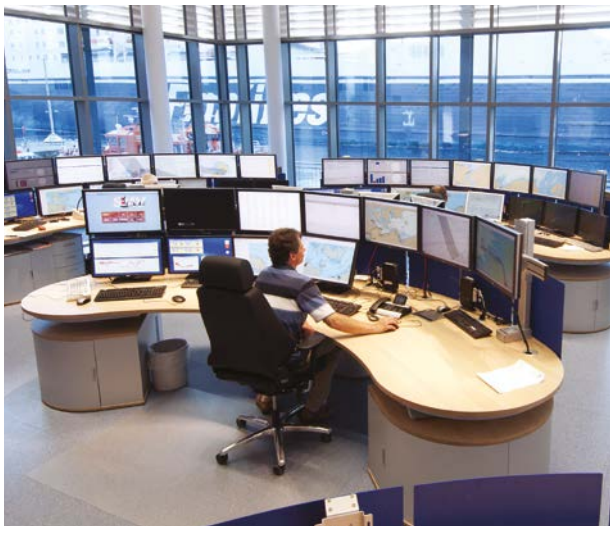
Funkbetrieb auf den Seeschifffahrtsstraßen

Ist das Sportfahrzeug mit einer Funkanlage ausgestattet, muss der Bootsführer im Besitz des für die Funkanlage erforderlichen Funkbetriebszeugnisses sein (siehe hierzu auch Abschnitt Funkzeugnisse auf Seeschifffahrtsstraßen).

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 trainiert wird, umso sicherer ist die Seereise.

Der Gebrauch von Mobiltelefonen ist in der Sportschifffahrt in Küstennähe zwar populär – aber weder in der Schiff-Schiff-Kommunikation noch in der Schiff-Land-Kommunikation verlässlich – die Reichweite der Netze schwankt über See stark. Auch ist die effektive Antennenhöhe bei einem Mobiltelefon 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 Mobiltelefon ausgerüstet erfährt man nicht, wenn ein anderer Skipper in Not geraten ist und Hilfe benötigt. Im Notfall ist ein Schiff in der Nähe immer in der besseren Position zur Hilfeleistung als die Notrufzentrale im Mobilnetz. Ein Mobiltelefon sollte also immer nur als Ergänzung zu einer vorhandenen Seefunkanlage gesehen werden. Um im Notfall dennoch alle Möglichkeiten der Alarmierung nutzen zu können, sollten Sie aber die Rufnummer der Rettungsleitstelle See der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger gespeichert haben (siehe Seite 85). Eine zusätzliche Sicherheit bietet die App SafeTrx der Seenotretter.



Verkehrszentrale

Verkehrssicherung auf den Seeschifffahrtsstraßen

Der Bootsführer eines mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüsteten Fahrzeugs ist verpflichtet, die von einer Verkehrszentrale gegebenen Verkehrsinformationen und Verkehrsunterstützungen abzuhören und auch zu berücksichtigen. Die UKW-Kanäle, über die die Verkehrszentralen von Bord aus erreicht werden können, sind auch in den Seekarten eingetragen. Darüber hinaus erscheinen sie in den Bekanntmachungen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt oder im aktuellen VTS Guide Germany (VTS – Vessel Traffic Services), der vom BSH unter der Bezeichnung BSH-No. 2011 herausgegeben wird.

Die Maritime Verkehrssicherung umfasst die von einer Verkehrszentrale ausgegebenen Verkehrsinformationen, Verkehrsunterstützungen sowie Verkehrsregelungen und -lenkungen. Verkehrszentralen sind ermächtigt, in den Verkehrsablauf einzugreifen und können dazu sogar schifffahrtspolizeiliche 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 unbekannten Gefahr oder Behinderung für die Schifffahrt erfährt, muss dies auf dem schnellsten Weg der Seewarndienstzentrale oder einer Küstenfunkstelle mitteilen. Von dort werden die Nachrichten weitergeleitet und über Funkfernschreiber (NAVTEX) und die Verkehrszentralen und die Internetseiten des BSH verbreitet.

Nautische Warnnachrichten

Nautische Warnnachrichten werden von verschiedenen Rundfunksendern analog und digital im UKW-Bereich verbreitet. Wegen der geringen Reichweite der UKW-Aussendungen sind diese nur begrenzt zu empfangen. Ist an Bord ein Satellitengerät verfügbar, können Warnungen via SAT (DVB-S, DVB-S2) empfangen werden.

Sie sollten sich daher vor Fahrtantritt über die für Ihren Fahrtbereich relevanten UKW-Rundfunkfrequenzen informieren.

Das BSH hält auf seinen Internetseiten die Broschüre "Wetter- und Warnfunk" als PDF-Datei zum freien Herunterladen bereit, der die jeweils aktuellen Frequenzen und Sendezeiten deutscher und auch ausländischer Rundfunksender entnommen werden können.

Seenot- und Sicherheitsfunkverkehr auf den Seeschifffahrtstraßen

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). Die Übermittlung von Informationen für die Sicherheit der Seeschifffahrt erfolgt über automatische Systeme wie NAVTEX. Um eine Seefunkanlage im GMDSS zu bedienen, bedarf es einer entsprechenden Qualifikation (siehe Seite 14).

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 Seeschifffahrtsstraßen besteht zudem die Verpflichtung, die von einer Verkehrszentrale gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen abzuhören. Amateurfunkanlagen und Mobiltelefone 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

zerti ziert bzw. in Verkehr gebracht wurden 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 Schiffahrt, die von dem Wachführer zusätzliche navigatorische 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.

Schifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Schiffstagebuch führen auf den Seeschifffahrtsstraßen

Grundsätzlich müssen Sie auf einem Sportfahrzeug, das auf den Seeschifffahrtsstraßen und der Hohen See fährt, ein Schiffstagebuch führen. Hierin sind alle Vorkommnisse an Bord zu berichten, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes von Bedeutung sind. Bei Unfällen hat der Schiffsführer soweit als möglich für die Sicherheit der Eintragungsunterlagen 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 Sportfahrzeugen 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.

Sicht von der Brücke eines Containerschiffes

Rücksicht gegenüber Anderen

Verhalten gegenüber der Berufsschifffahrt

Wie im Straßenverkehr nutzen Berufs- und Freizeitschiff fahrt grundsätzlich denselben Verkehrsraum. Binnen- und Seewasserstraßen werden beispielsweise sowohl von pad delnden Kanuten als auch von Containerschiffen gleich zeitig befahren. Das schafft sehr unterschiedliche Per spektiven. 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 Sportfahrzeuges. Ein kooperati ver Umgang aller Boots- und Schiffsführer miteinander ist allein schon wegen der hohen Auslastung der Wasserstra ßen 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. Sportboot fahrer sollten sich dann vor Augen führen, welch enge Grenzen der Manövrierfähigkeit einem großen Schiff bei begrenzter Wasser äche und -tiefe gesetzt sind. Schiffe mit einer Verdrängung von teilweise weit mehr als 100.000 Tonnen können in engen Revieren oft keine Aus weichmanöver fahren. Darum ist ein vorweggenommenes Ausweichen kleinerer Schiffe sehr hilfreich.

Seine Sachkunde und Sorgfalt sollten es dem Sportboot fahrer erlauben, das Verkehrsgeschehen zu interpretieren, sein eigenes Verhalten darauf abzustellen, die Manöver rechtzeitig zu planen und einzuleiten. Setzen Sie bei Begeg nungen mit Großschiffen auf den Seeschifffahrtsstraßen und der Hohen See Ihren Kurs so ab, dass er für den Fahr zeugführer des Berufsschiffes deutlich auf sein Heck zielt. Denn das vermeidet hektisches Missverstehen. Bedenken Sie bei einer Passage nahe am Heck auch immer die Sog wirkung, die solch ein großes Fahrzeug am seinem Achter schiff ausübt.

Unbeschadet der Ausweichregeln von Kleinfahrzeugen ge genüber Großfahrzeugen auf den Binnenschifffahrtsstra ßen sollten Sie auf Seeschifffahrtsstraßen der Großschiff fahrt auch dann ausweichen, wenn Sie eigentlich Vorfahrt hätten. Denn die Großschiffe können wegen der Revier begebenheiten oft nicht einfach ihren Kurs ändern und so rechtzeitig ausweichen, dass gar nicht erst die Möglichkeit 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. Segel fahrzeuge dürfen beim Kreuzen im Fahrwasser die durch gehende Schifffahrt nicht behindern.

Muss ein Fahrwasser gequert werden, hat dies unter Be rücksichtigung des durchgehenden Verkehrs und des herr schenden 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. Beden ken 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 See verkehrs zu beachten. Sie genießen bei den Ausweich- und Fahrregeln keine Vorrechte, es sei denn, dass sie manövrier unfähig oder manövrierbehindert sind.

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

Minensuchboote im Minenräumeinsatz führen entsprechend der KVR (Regel 27 (f)) neben den allgemein vorgeschriebenen 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 Rund-um-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 ausweichen 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 Seeschiffahrtsstraßen zunehmend an Bedeutung. Sie verkehren heute an weiten Teilen der deutschen Nord- und Ostseeküste. Die amtlichen Seekarten 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.

Hochgeschwindigkeitsfahrzeug

Motorboot

Achten Sie darauf, dass der Radarre ektor möglichst frei und fest angebracht ist.
Berücksichtigen Sie beim aktiven Re ektor die Energie versorgung und maximale Krängungswinkel, da Hoch geschwindigkeitsfahrzeuge in noch höherem Maß auf eine frühzeitige Erkennung im Radar angewiesen sind.
Setzen Sie ordnungsgemäß und rechtzeitig Ihre Positi onslaternen zwischen Sonnenuntergang und Sonnen aufgang 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 Verkehrs informationen, ob in den zu befahrenden Streckenab schnitten 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 Hochge schwindigkeitsfahrzeug Ihnen weiterhin auf Kollisions kurs nähert, zeigen Sie dies sofort durch ein Lichtsignal von mindestens fünf kurzen, rasch aufeinander folgen den 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 Hochge schwindigkeitsfahrzeuges Manöver durchzuführen, die von anderen Verkehrsteilnehmern nicht verstanden werden können.

Sichere Geschwindigkeit

Jedes Fahrzeug muss jederzeit mit einer sicheren Ge schwindigkeit fahren. Die Fahrgeschwindigkeit ist grund sätzlich so einzurichten, dass sie immer der Verkehrslage, der Beschaffenheit der Schifffahrtsstraße und den Natur verhältnissen genügt. Sie müssen das Fahrzeug nötigen falls 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.

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 Wassereinbruch (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 auf Seite 60).
- 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 Pro le 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 Er ndungsgabe und handwerkliches Können des Skippers gefragt, um gute Punkte auszuwählen. Das können sein:

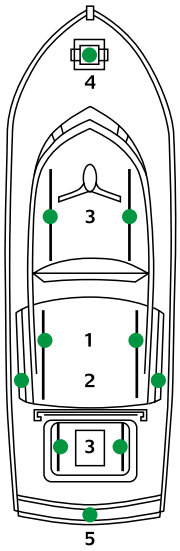
- Das Cockpit, das bereits aus dem Niedergang erreichbar ist,
- für den Rudergänger die Steuersäule,
- das Sicherheitstau oder ein Gurtband am Deck,
- der Mast,
- Augbolzen, die ausreichend groß sind.

Strecktaue oder Lau einen 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.

Kenterung

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.

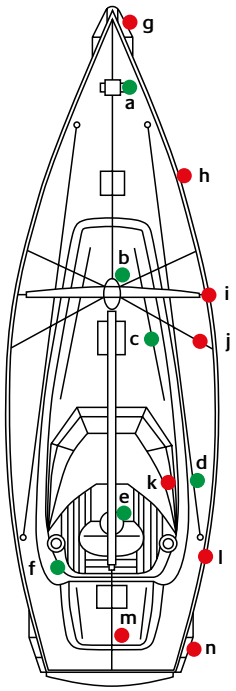
3 Feste, durchgebolzte Handläufe auf dem Dach der Vorder- bzw. Achterkajüte.

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 Achtersteg
n Heckkorb

7. Naturschutz

Zehn Regeln für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur

Viele P anzen und Tierarten sind in ihrem Bestand gefähr det. Helfen Sie darum, die Lebensräume der P anzen 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 in takte Umwelt. Im Binnenbereich sind die Umweltbestim mungen in den Polizeiverordnungen de niert und geregelt, im Seebereich in der See-Umweltverhaltensverordnung und den entsprechenden Verordnungen der Bundesländer. Beachten Sie, dass die Nichteinhaltung bestimmter Regeln auch geahndet werden kann.

Schilfgürtel - Befahren untersagt

Beachten Sie bitte die folgenden Regeln:

1. Fahren Sie nicht in Röhrichtbestände, Schilfgürtel, Ufergehölze und alle sonstigen dicht und unübersicht lich bewachsenen Uferpartien. Meiden Sie Kies-, Sand- und Schlammbänke, da Vögel sie gerne als Rast- und Aufenthaltsplätze nutzen. Meiden Sie auch seichte Ge wässer, insbesondere dann, wenn sie mit Wasserp an zen bewachsen sind – es könnten Laichgebiete sein.

2. Halten Sie einen ausreichenden Mindestabstand zu Röhrichtbeständen, Schilfgürteln und anderen un übersichtlich bewachsenen Ufergehölzen. Auf großen Flüssen sollten Sie nicht näher als 30 bis 50 Meter he rankommen. Halten Sie einen ausreichenden Abstand zu Vogelansammlungen auf dem Wasser, wenn möglich mehr als 100 Meter.

3. Befolgen Sie in Naturschutzgebieten und Nationalparks unbedingt die dort geltenden Vorschriften. Häu g ist Wassersport in Naturschutzgebieten und in National parks ganzjährig, zumindest aber zeitweilig völlig un tersagt oder nur unter ganz bestimmten Bedingungen möglich. Wildwasserfahrer dürfen unter keinen Um ständen das Flussbett verändern, etwa durch Ausräu men störender Felsbrocken.

4. Nehmen Sie in „Feuchtgebieten internationaler Bedeu tung“ besondere Rücksicht. Diese Gebiete dienen als Lebensstätte seltener Tier- und P anzenarten 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 P anzen eindringen und ihn gefährden.

7. Laufen Sie im Bereich der Watten keine Seehundbän ke an, damit Sie die Tiere nicht stören oder vertreiben. Halten Sie mindestens 300 bis 500 Meter Abstand zu den Liegeplätzen von Seehunden und zu Vogelan sammlungen. Bleiben Sie hier auf jeden Fall in der Nähe des markierten Fahrwassers. Fahren Sie langsam.

8. Beobachten und fotogra eren 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 Alt öle 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.

Umgang mit Abfällen an Bord und im Hafen

Im Geltungsbereich der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung müssen Sportboote ab 12 m Länge und Traditionsschiffe das Merkblatt gemäß § 11 See-Umweltverhaltensverordnung zur Abfallbeseitigung an Bord haben (verfügbar auf der Homepage des Deutschen Motoryachtverbandes e. V. oder des Deutschen Segler Verbandes e. V. unter www.dmyv.de, www.dsv.org).

Abfälle gehören grundsätzlich nicht ins Wasser. Insbesondere Kunststoffe haben im Meer eine sehr hohe Beständigkeit. Der Müll hat oft schwerwiegende Auswirkungen auf Meereslebewesen und -lebensräume und verursacht hohe Kosten für die Gesellschaft. Tiere können sich in Plastikmüll verfangen und strangulieren oder sie verschlucken diesen, da sie ihn mit Nahrung verwechseln. Sie werden dadurch geschwächt, verletzt oder verenden. Zudem ist Kunststoff eine wertvolle Ressource die nachhaltig genutzt werden und im Stof reislauf erhalten bleiben sollte.

Umweltverschmutzung hat fatale Folgen für Tier- und Umwelt

Im Umgang mit Müll sollten Sportbootfahrer folgende Regeln beachten:

Weniger ist mehr: Achten Sie bei der Verproviantierung und Ausrüstung darauf, kein unnötiges Verpackungsmaterial mit an Bord zu nehmen. Sehen Sie passende Bereiche an Bord vor, in denen Sie Abfälle getrennt, sicher und hygienisch bis zum nächsten Hafen so lagern können, dass sie nicht versehentlich über Bord gehen.

Wiedersehen macht Freude: Verzichten Sie auf Einweggeschirr oder Einmal-Folie, da Sie damit bereits viel Abfall vermeiden. Zudem sind diese Produkte nicht nachhaltig und verwehen leicht ins Gewässer. Becher, Besteck, Geschirr und Au ewahrungsboxen für eine langfristige Nutzung sollten zur Standard-Ausrüstung an Bord gehören.

Vom Winde verweht: Plastiktüten, aber auch Ver packungsfolien neuer Ausrüstungsgegenstände, sollten an Bord und in Wassernähe immer gegen Verwehung gesichert werden. Diese sind nicht nur schädlich für die Umwelt, sondern stellen, einmal im Propeller verfangen, ein Sicherheitsproblem für Boot und Besatzung dar. Gehen Sie an Deck besonders achtsam mit kleinen, leichten Verpackungen von z. B. Chips, Taschentüchern, Keksen oder Bonbons um, da gerade diese leicht verwehen können.

Ab in die Tonne: Entsorgen Sie Haushaltsmüll grund sätzlich im Hafen in den dafür vorgesehenen Einrichtungen. Dazu gehören auch Glas aschen, Verpackungen, Metalldosen und Essensreste. Dabei sollte auf eine Trennung nach Material (Glas, Papier, Kunststoff, Metall, etc.) geachtet werden, damit ein Recycling möglich ist. Sollte in einem Hafen keine Entsorgung mit Materialtrennung möglich sein, sprechen Sie den Hafenmeister darauf an. Dieser hilft auch bei der Entsorgung von Sondermüll wie Farbdosen und Ölgefäßen.

Da beißt die Maus keinen Faden ab: Entsorgen Sie auch Leinenreste (Tampen, Zeisinge, etc.), auch aus Reparaturen, in den dafür vorgesehenen Einrichtungen im Hafen. Im Wasser zerfasern sie im Laufe der Zeit und stellen eine große Gefahr für Tiere dar. Größere Leinen können sich in den Propellern von Schiffen verfangen.

Kippen auf die Kippe: Sammeln Sie Zigarettenkippen an Bord und entsorgen sie diese ordnungsgemäß im Hafen. Zigaretten lter aus Kunststoff (Zellulose-Acetat), zerfallen früher oder später im Wasser zu Mikroplastik (kleinste Plastikteilchen, die die Umwelt dauerhaft belasten). Darüber hinaus enthalten Zigarettenkippen über 7.000 Schadstoffe, viele davon sind krebserregend. Gelangen Kippen ins Wasser, werden die Schadstoffe gelöst und gelangen in die Meeresumwelt.

Waschtag für Boote: Waschen Sie Ihr Boot ausschließlich auf Waschplätzen mit einer ef zienten Auffangvorrichtung und Filtration des Waschwassers. Farben, Lacke und Antifouling-Beschichtungen enthalten für Mensch und Umwelt schädliche Stoffe. Informieren Sie sich über umweltfreundliche Beschichtungsalternativen (z. B. unter: https://www.umweltbundesamt.de/themen/chemikalien/biozide/biozidprodukte/antifouling-mittel/bewuchsatlas-start).

Gemeinsam für saubere Häfen: Von vielen Vereinen und Marinas werden Müllsammelaktionen im Hafen oder der näheren Umgebung angebotenEngagieren Sie

Mülltrennungsplatz in der Marina

sich hier oder initiieren Sie selber eine solche Aktion. Gemeinsame Aktionen machen Spaß! Tipps und Informationen zur Umsetzung finden Sie zB. unter https://www.dsv.org/dsv/umweltschutz/.

Vorschriften in besonderen Gebieten

Im Bereich der Seeschifffahrtsstraßen ist das Befahren der Naturschutzgebiete durch jeweils verschiedene Verordnungen geregelt. Das gilt für das Gebiet „Helgoländer Felssockel“ und im Bereich der Ostsee die Gebiete: „Dassower See, Inseln Buchhorst und Graswerder (Plönswerder)“, „Halbinsel Holins“, „Geltinger Birk“, „Schleimündung“, „Schwansener See“, „Bottsand“, „Sehlendorfer Binnensee und Umgebung“, „Graswarder/Heiligenhafen“, „Krummsteert-Sulsdorfer Wiek/Fehmarn“, „Grüner Brink“) sowie für das „Biosphärenreservat Südost-Rügen“. Außerdem für die Nationalparks „Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“, „Hamburgisches Wattenmeer“, „Niedersächsisches Wattenmeer“, „Vorpommersche Boddenlandschaft“ und „Jasmund“. Die Elbe in Hamburg unterliegt ebenfalls bestimmten Befahrensregelungen im Bereich des Naturschutzgebietes „Mühlenberger Loch/Neßsand“.

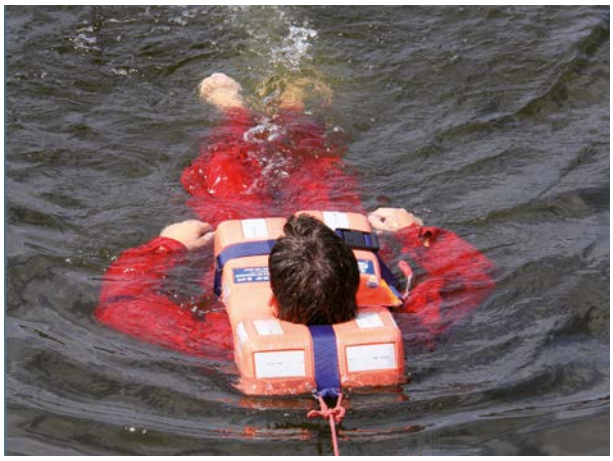
Die Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in bestimmten Naturschutzgebieten (Naturschutzgebietsbefahrensverordnung – NSGBefV) regelt das Befahren der zu den Naturschutzgebieten „Kisselwörth und Sändchen“, „Fulder-Aue/Ilmen-Aue“, „Rüdesheimer Aue“, „Insel Graswerth“, „Urmitzer Werth“, „Mariannenaue“, „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. Hinzu kommen Regelungen für die Müritz-Elde-Wasserstraße im Bereich der Naturschutzgebiete „Damerower Werder“ und „Blüchersches Bruch und Mittelplan“ im Kölpinsee, „Nordufer Plauer See“ im Plauer See, „Alte Elde bei Kuppentin“ und in der Müritz „Großer Schwerin mit Steinhorn“ sowie „Müritzsteilufer bei Rechlin“. Schließlich gibt es Befahrensregelungen für die Störwasserstraße im Bereich der Schweriner Seen in den Naturschutzgebieten „Döpe“, „Kaninchenwerder und Großer Stein im Großen Schweriner See“, „Ziegelwerder“ und „Ramper Moor“.

Für den „Müritz-Nationalpark“ bestehen Befahrensregelungen durch schifffahrtspolizeiliche Bekanntmachungen aufgrund der Nationalparkverordnung.

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 Seeschifffahrtsstraßen sind in den amtlichen Seekarten des BSH enthalten; auch die Befahrensmöglichkeiten, -einschränkungen sowie Ausnahmen davon ergeben sich auszugsweise auch aus den Seekarten des BSH.

8. 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,
- mit dem Arm auf die über Bord gegangene Person zeigen,
- Schiffsort, Kurs und Uhrzeit festhalten; bei GPS-Geräten die MOB-Taste drücken, um die Position zu halten,
- auf Seglern, soweit vorhanden, die Maschine starten und bei Bedarf einkuppeln; es ist auf Seglern empfehlenswert, das Rettungsmanöver unter Motor zu fahren,
- andere Schiffe und Rettungsdienste durch MAYDAY von dem Unfall unterrichten und um Hilfe bitten; dieses gilt auch auf Binnenschifffahrtsstraßen,
- alle zur Rettung und Versorgung benötigten Geräte schaften klarlegen.

Der Schiffsführer oder der Wachführer müssen sich bei Reise- und Wachantritt und bei deutlicher Änderung der

Faktoren, die Ein uss 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 zurechtlegen, ist das hochgradig fahrlässig.

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 25).

Im Brandfall sollten Sie:

- Ruhe bewahren.
- Bei laufendem Motor die Brennstoffzufuhr absperren 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.

Feuerlöschboot

- 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 Zehn-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 Au auten 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 eindringen des Wasser. Bei Wassereinbruch 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 ebenem Grund aufzusetzen.

Wenn Sie festgekommen sind, müssen Sie das Unterwasserschiff ebenfalls auf Lecks und Wassereinbruch 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 Binnenschifffahrtsstraßen unverzüglich die zuständigen Behörden (nächstes Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt oder nächste Dienststelle der Wasserschutzpolizei) und im Bereich der Seeschifffahrtsstraßen die jeweils zuständigen Verkehrszentralen verstän

Seenotrettungskreuzer „Hans Hackmack"
60 Rettungseinheiten der DGzRS sind rund um die Uhr und bei jedem Wetter einsatzbereit.

Seenotrettungsboot „Horst Heiner Kneten"
Übung: Rettung eines Schiffbrüchigen durch die Bergungspforte eines Seenotrettungsbootes.

digen – es besteht Meldepflicht! Ist die durch die Grundberührung entstandene Situation kritisch, sollten Sie einen Hilferuf absetzen und alles für das Verlassen des Bootes vorbereiten – bleiben Sie aber solange wie möglich an Bord!

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 von Yachten sollten Verwandten oder Freunden ihren möglichst genauen Reiseplan mit dem voraussichtlichen Rückkehrdatum angeben. Sofern Sie ein Mobiltelefon haben, kann diese Funktion auch die App SafeTrx der Seenotretter übernehmen. Nur so ist es möglich, dass Suchaktionen 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.

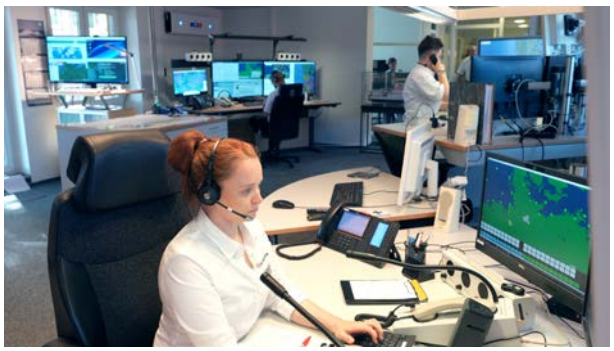
Signale im Seenotfall

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 Ertrinken, Unterkühlung, 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 unter keinen Umständen Seewasser.
Auf keinen Fall Alkohol trinken! Das vermindert die Re aktionsfähigkeit und fördert die Unterkühlungsgefahr!
Ziehen Sie sich warm an. Über dicke Pullover und Jacken ziehen Sie auch noch Schwerwetterbekleidung an und schließen sie alle Öffnungen an Hals, Armen, Hosen- und Jackenbund, notfalls mit Leinen oder Kle beband. Behalten Sie Stiefel mit warmen Socken an. Es ist die beste Möglichkeit, den Körper vor Unterkühlung zu bewahren. Das Anlegen der Rettungsweste sowie Mitnehmen von Seenotsignalen und Notsender, Hand funkgerät bzw. wasserdicht verpacktem Handy 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.
Bewegen Sie sich im Wasser möglichst wenig. So behal ten Sie die gespeicherte Körperwärme am längsten. Dabei kann auch eine möglichst zusammengerollte Körperhaltung helfen.
Im Wasser möglichst zusammenbleiben. Binden Sie sich untereinander 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.



Blick in die Rettungsleitstelle See der DGzRS in Bremen.
Sie koordiniert sämtliche Such- und Rettungsmaßnahmen.

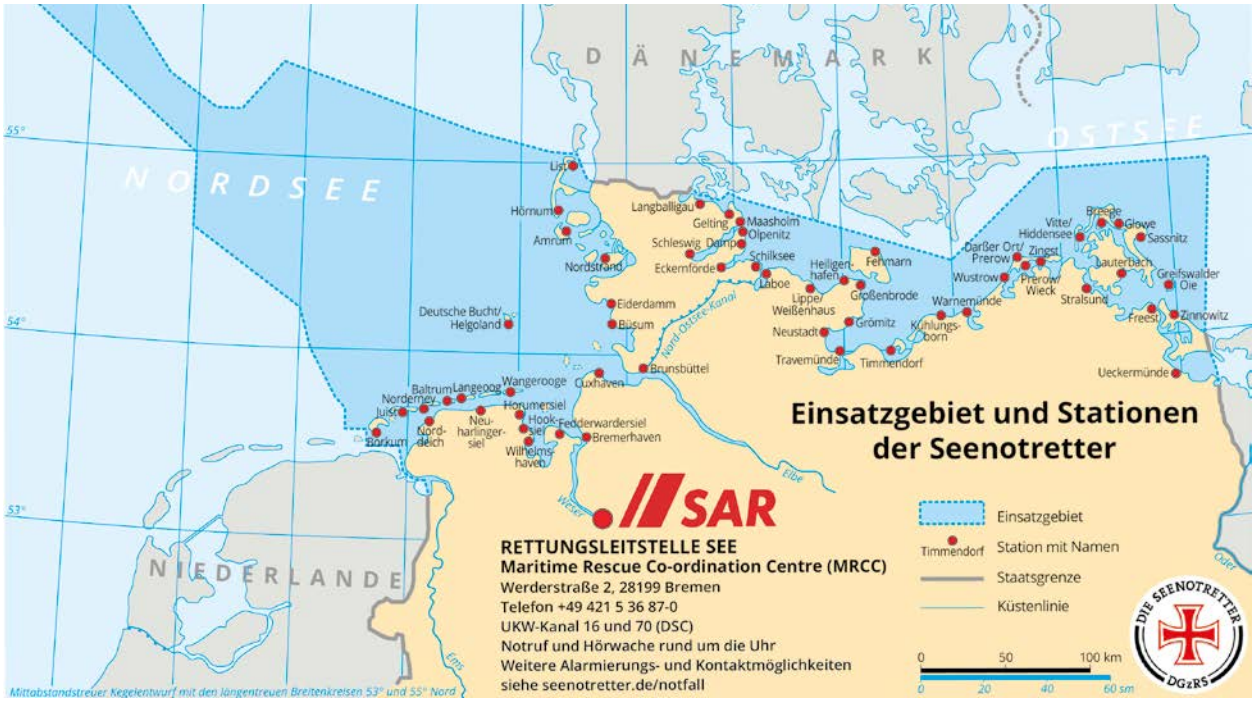
Auf den Seenotfall können Sie durch Seenotsignale (siehe Seite 72) oder über Funk aufmerksam machen. Wenn Sie Hilfe über Funk rufen können, geben Sie Namen und Ruf zeichen, Position und Art des Unfalls und der benötigten Hilfe an. Nutzen Sie nach Möglichkeit DSC-Geräte, weil bei korrekt arbeitenden Geräten auch die aktuelle Position mit dem Notruf gesendet wird.

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 übernimmt für den deutschen SAR-Bereich für das A1-Gebiet (UKW-Kanal 16 und 70 DSC) und für das A2-Gebiet (Grenzwelle 2187,5 kHz DSC) die von der Deutschen Ge sellschaft zur Rettung Schif rüchiger (DGzRS) betriebene Küstenfunkstelle „Bremen Rescue Radio“ (Rufname: „Bremen Rescue“).

Mit der Küstenfunkstelle „Bremen Rescue Radio“ (Rufna me: „Bremen Rescue“) stellt die DGzRS im deutschen SAR-Bereich auch nach der Umstellung auf das weltweite See not- und Sicherheitsfunksystem GMDSS die Überwachung der UKW-Kanäle 16 und 70 rund um die Uhr sicher. DSC-Alarmierungen über die Notfrequenzen der Grenzwelle im deutschen SAR-Bereich werden ebenfalls direkt an die Rettungsleitstelle See der DGzRS (MRCC = Maritime Rescue Coordination Centre) weitergeleitet.

Für die direkte Alarmierung stehen Durchwahlnummern zur Verfügung. Eine direkte Alarmierung der Rettungs leitstelle See/MRCC Bremen kann unter der Rufnummer +49 (0)421 536870 erfolgen. Speichern Sie diese Rufnummer im internationalen Format ein, um auch in Grenzgebieten sicher und schnell Kontakt mit der DGzRS aufnehmen zu können. Das Mobiltelefon ist jedoch, wie oben schon be schrieben, höchstens eine Ergänzung, in keinem Fall jedoch ein Ersatz für die Seefunkanlage. Ausschließlich in Küs tennähe und lediglich aus deutschen Mobilfunknetzen ist die Rettungsleitstelle See auch über die Kurzwahl 124 124 (ohne Vorwahl) zu erreichen. Bitte beachten Sie: Diese ist keine Notrufnummer, sondern eine Servicenummer der Netzbetreiber. Die DGzRS hat keinen Ein uss auf die Ver fügbarkeit und evtl. anfallende Gebühren.



In den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee ist die DGzRS für den Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue, SAR) zuständig. Sie finanziert diese Arbeit seit jeher ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen. Die Rettungsleitstelle See (MRCC = Maritime Rescue Coordination Centre) der DGzRS koordiniert Jahr für Jahr mehr als 2.000 Einsätze der insgesamt 54 Stationen.

Wenn Sie von einem Smartphone den Notruf 124 124 wählen, werden die Standortdaten Ihres Smartphones an die Rettungsleitstelle übermittelt. Sofern sie sich im Abdeckungsbereich des Mobilfunknetzes be nden, wird auch bei einem Anruf über die App SafeTrx ihre Position übertragen.

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 Rettungsleitstelle See“ und „Durchführung des SAR- Dienstes mit Seenotrettungskreuzern und -booten“.

Die DGzRS wird beim SAR-Dienst in Seenotfällen durch Hubschrauber des militärischen SAR-Dienstes unterstützt. Die DGzRS hat eine eigene Flotte von rund 60 Seenotrettungskreuzern und -booten, die sich auf 55 Stationen entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste verteilt. Alle Einheiten der Rettungs otte stehen in ständiger Verbindung mit der permanent besetzten Rettungsleitstelle See in Bremen.

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

Verhalten bei Seenotrettungskreuzer- und Hubschrauberrettung

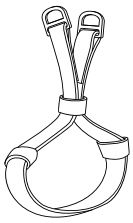
Wenn Sie von einem Seenotrettungskreuzer oder Hubschrauber gerettet werden, müssen Sie den Anweisungen der Besatzung folgen. Wenn möglich, legen Sie Ihr Schiff in den Wind und entfernen Sie alle störenden Ausrüstungsteile wie Antennen und Stagen, so dass sie die Rettung nicht behindern.

Die Rettungsmannschaft des Hubschraubers setzt folgende Geräte ein:

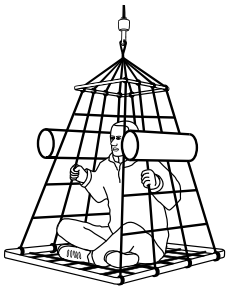
- Eine Rettungsschlinge zur raschen Rettung gesunder Personen,
- ein Rettungsnetz,
- eine Rettungstrage zum Abtransport von Verletzten.

Rettungsgeräte

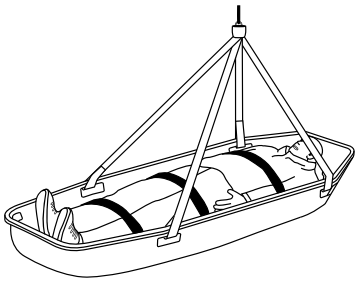
Offene Rettungsschlinge



Geschlossene Rettungsschlinge



Rettungsnetz



Rettungstrage

Rettungsschlinge

Rettungschlinge 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.

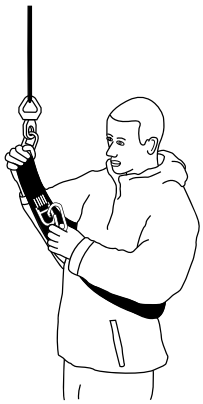
Doppel-Winsch-Verfahren

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

Anlagen der offenen und geschlossenen Rettungsschlinge

Vorbereitung für die offene Rettungsschlinge

Einstieg



Anlegen der Rettungsschlinge

Aufwinsch-Haltung

Einstieg bei geschlossener Rettungsschlinge

Wasserrettung DLRG

Notsignale auf Seeschifffahrtsstraßen und der Hohen See

Auf Seeschifffahrtsstraßen und der Hohen See gelten folgende Notsignale (siehe auch Seite 71):

- 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,
- 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 8).

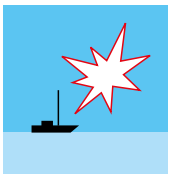
Notsignale auf Binnenschifffahrtsstraßen

Verwenden Sie in der Binnenschifffahrt folgende Notsignale (siehe auch Seite 71):

- 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“).

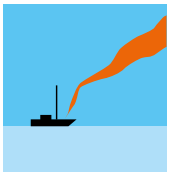
Notsignale

Notsignale auf Seeschifffahrtsstraßen und auf Hoher See



Knallsignale in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute

Dauerton eines Nebelschallsignalgerätes



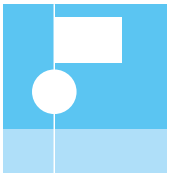
Orangefarbenes Rauchsignal*

SOS durch Licht- oder Schallsignale

MAYDAY durch Sprechfunk

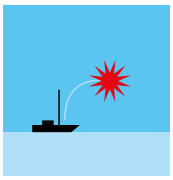
Notzeichen NC des Internationalen Signalbuches

Ball über einer viereckigen Flagge

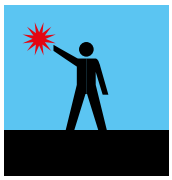


Ball unter einer viereckigen Flagge

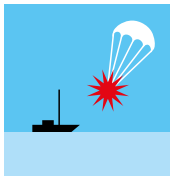
Flammensignal auf dem Fahrzeug



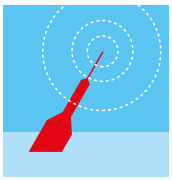
Leuchtrakete mit einem roten Stern*



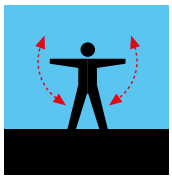
Rote Handfackel*



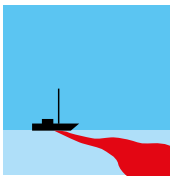
Rote Fallschirm-Leuchtrakete*



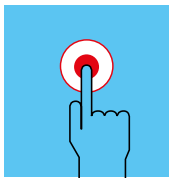
Signale einer Seenotfunkbake



Langsames und wiederholtes Heben und Senken der beiden ausgestreckten Arme



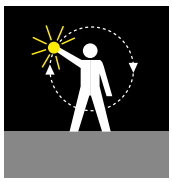
Seewasserfärber



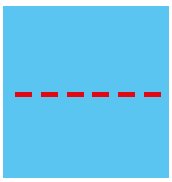
DSC (Digital Selective Calling = Digitaler Selektivruf)**

Notsignale auf Binnenschifffahrtsstraßen

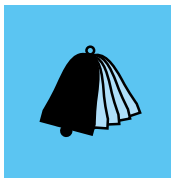
Schwenken einer roten Flagge oder eines anderen Gegenstandes im Kreis



Schwenken eines Lichts im Kreis



Wiederholt lange Töne



Glockenzeichen (§ 4.04 BinSchStrO)

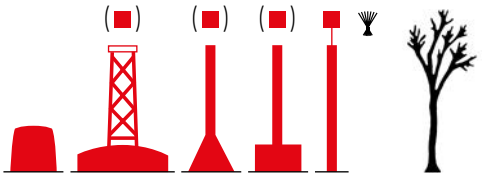
* Der Erwerb und die Nutzung pyrotechnischer Signalmittel erfordert einen Sachkundenachweis nach den waffenrechtlichen Bestimmungen oder einen Fachkundenachweis nach dem Sprengstoffrecht. Informieren Sie sich bei der zuständigen Waffenbehörde, beim DMYV oder beim DSV.

** 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.

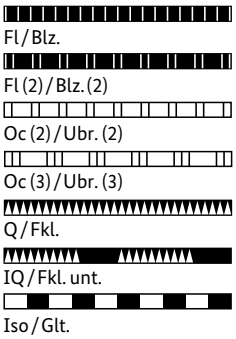
Schifffahrtszeichen

Seeschifffahrtsstraßen

Seitenbezeichnung des Fahrwassers



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



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

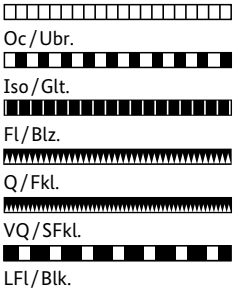
Abzweigende oder einmündende Fahrwasser

Steuerbordseite — Backbordseite
des durchgehenden Fahrwassers
und
Backbordseite — Steuerbordseite
des abzweigenden oder einmündenden
Fahrwassers

Wenn Feuer: Farbe grün/rot
Kennung:

Fl (2+1) / Blz. (2+1)

Zeichenerklärung

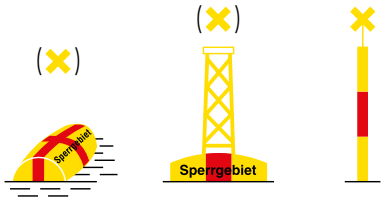


Unterbrochenes Feuer (Oc / Ubr.)
Gleichtaktfeuer (Iso / Glt.)
Blitzfeuer (Fl / Blz.)
Funkelfeuer (Q / Fkl.)
Schnelles Funkelfeuer (VQ / SFkl.)
Blinkfeuer (LFl / Blk.)

Die Ziffern in Klammern hinter den Abkürzungen bezeichnen Gruppen, zwischen denen Unterbrechungen liegen. Beispiel:

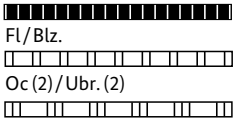
Q (6) + LFl / Fkl. (6) + Blk. / Gruppe von 6 Funkeln und 1 Blink

Sperrgebiet, besondere Gebiete und Stellen, Badebetrieb, Geschwindigkeitsbeschränkung

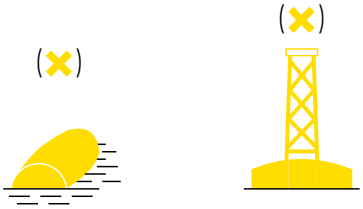


Sperrgebiet (militärisch oder zivil)

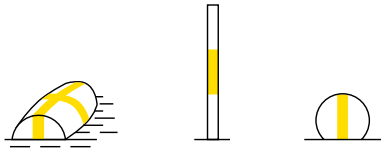
Wenn Feuer: Farbe gelb
Kennung:



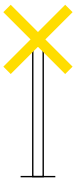
Fl / Blz.
Oc (2) / Ubr. (2)
Oc (3) / Ubr. (3)



Besondere Gebiete und Stellen, z. B. Reede



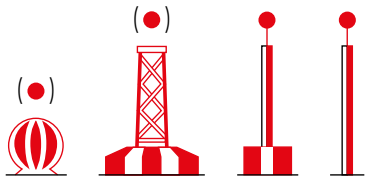
Wegen Badebetrieb für Maschinenfahrzeuge und Wassermotorräder gesperrt



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

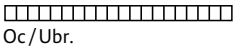
See- und Binnenschifffahrtsstraßen

Zufahrten zu Fahrwassern und Mitte von Schifffahrtswegen



Wenn Feuer: Farbe weiß
Kennung:

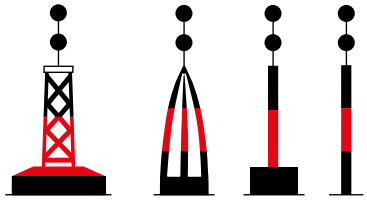
Iso / Glt.



Oc / Ubr.

Einzelgefahrenstellen

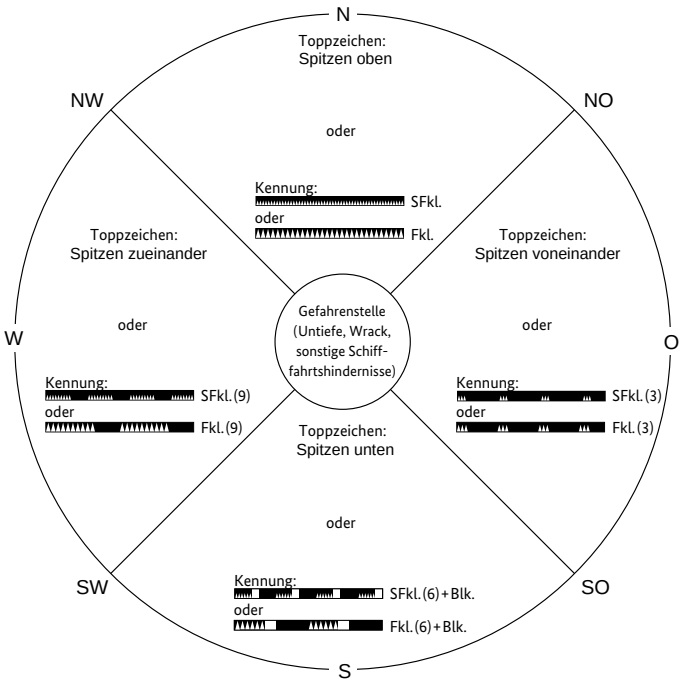
An allen Seiten passierbar



Wenn Feuer: Farbe weiß
Kennung:

Fl(2) / Blz.(2)

Kardinalzeichen



Kardinale Zeichen zeigen die Passierseite des Bezugsobjektes in Kompassrichtung an

Binnenschifffahrtsstraßen

Bezeichnung der Fahrrinne

Linke Seite (stromab)

Fahrrinnenspaltung

Rechte Seite (stromab)