



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

LEITFADEN FÜR WASSERSPORTLER

Besatzung

Boot

Ausrüstung

Naturschutz

Vorsichtsmaßnahmen

Erste Hilfe

Verkehrsvorschriften

Schifffahrtszeichen

Wetterberichte

Notsignale



SICHERHEIT AUF DEM WASSER

Ausgabe 2002



Besatzung • Rettungswesten	4
Amtl. Befähigungsnachweise	5
Das Boot • Ausrüstung	6/7
Naturschutz	8/9
Vorsichtsmaßnahmen • Erste Hilfe	10
Verkehrsvorschriften Fahrregeln • Vorfahrt • Geschwindigkeit • Fahr- und Überholverbote Ankern • Anlegen • Festmachen • Lichterführung • Sichtzeichen/Bezeichnung der Fahrzeuge Schifffahrtszeichen	12-23
Besondere Vorschriften Segelsurfen • Wasserski • Wassermotorräder Kennzeichnung der Kleinfahrzeuge • Radar • Funkbenutzungspflicht	24/25
Nautische Informationen Wetter- und Warnfunk Nord-Ostsee-Kanal Militärische Sperr- und Warnggebiete	26
Warnggebiete • Knoten „Mann über Bord“ • Brandabwehr	27
Wetter Wetterberichte Sturmwarndienst Sicherheitsmaßnahmen bei schwerem Wetter	28/29
Seenot • Bergung	30/31
Notsignale • Notsignalgebrauch	32/33
	34



Liebe Wassersportler!

Die Bundeswasserstraßen werden heute auf vielfältige Art und Weise genutzt. Sie sind nicht mehr nur Verkehrswege der gewerblichen Schifffahrt, sondern dienen immer mehr auch der Ausübung des Wassersports. Die zusammenhängenden Bundes- und Landeswasserstraßen mit einer Gesamtlänge von 10.000 km machen Deutschland dabei zu einem hochinteressanten Wassersportrevier in Europa.

Sicherheit ist auf den Wasserstraßen oberstes Gebot. Darum sind alle Beteiligten aufgefordert, gegenseitig aufeinander Rücksicht zu nehmen, sich fair zu verhalten und die einschlägigen Regeln konsequent zu beachten. Nur so ist es möglich, Interessenkonflikte weitgehend zu vermeiden und ein hohes Maß an Sicherheit zu gewährleisten.

Die vorliegende Broschüre soll Ihnen helfen, sich mit den geltenden Verkehrsvorschriften vertraut zu machen. Sie enthält darüber hinaus wichtige Tipps und Hinweise für eine sinnvolle Sicherheitsausrüstung und hilft Ihnen so, viele schöne und unbeschwerte Stunden auf dem Wasser zu verbringen.

Der Wassersport steht heute auch im umweltpolitischen Blickfeld. Daher möchte ich Ihnen besonders die Ratschläge ans Herz legen, die in der Broschüre dem Schutz der Pflanzen und Tierwelt in unseren Gewässern gewidmet sind.

Ich wünsche Ihnen, Ihren Angehörigen und Freunden vor allem unfallfreie Stunden, allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Ihr

A handwritten signature in black ink that reads "Kurt Bodewig".

Kurt Bodewig
Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Vorbeugen ist besser ...

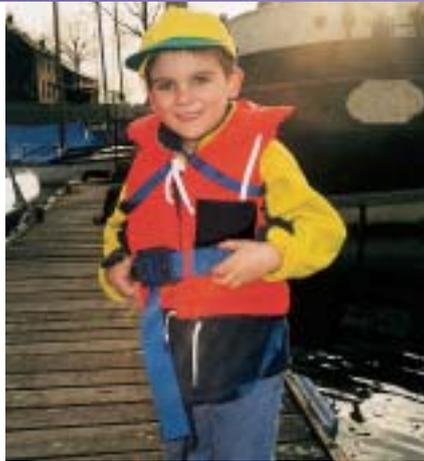
Voraussicht und Vorbeugen sind die Grundlagen für die Sicherheit an Bord, gleichgültig, ob es sich um Kanus, Schlauch-, Ruder-, Motorboote, Surfer oder seegehende Yachten handelt. Da der Skipper die Verantwortung für die Sicherheit des Bootes und der Besatzung in seiner Hand hat, beachtet ein gewissenhafter Bootsführer deshalb folgende Regeln:

Die Besatzung

Die Stärke der Besatzung sollte der Größe des Fahrzeuges und des beabsichtigten Törns entsprechen. Dabei sollte beachtet werden, dass mindestens eine zweite Person mit der Führung des Bootes und den Sicherheitseinrichtungen an Bord vertraut ist. Das Überladen eines Bootes ist sehr gefährlich, vor allem für Schlauchboote. Besonders muskelkraftbetriebene Wassersportarten erfordern Geschicklichkeit, Körperbeherrschung und Kondition. Daher sollte jeder Sportler vor Antritt der Fahrt das eigene Können überprüfen, ob es den Anforderungen des Fahrzeuges und des gewählten Gewässers entspricht. Die Fahrt in der Gruppe bietet oftmals mehr Spaß und sichert auch eine möglicherweise notwendige Unterstützung, doch muss die Gruppengröße und die individuelle Leistungsfähigkeit der Teilnehmer ebenfalls stimmen. Dies gilt besonders, wenn Kinder oder Anfänger mit in der Gruppe sind.

Kinder an Bord

- Kinder sollten grundsätzlich ohnmachtsichere Rettungswesten auf und außerhalb des Bootes am Wasser tragen.
- Kleine Kinder sollten mit einer Sicherheitsleine im Boot so festgebunden sein, dass sie zwar Bewegungsfreiheit haben, aber nicht über Bord fallen können.
- Kinder bei Segelmanövern und allen Arbeiten mit Segeln an Deck in geschützte Ecken setzen oder in besonders gefährlichen Situationen unter Deck bringen.
- Bei An- und Ablegemanövern gehören Kinder, die noch nicht helfen können, möglichst unter Deck. Achtung! Sie haben ihre Hände und Füße überall. Deshalb auch Streichhölzer, spitze Gegenstände, Arzneimittel usw. kindersicher verstauen!
- An Bord sollten immer Schuhe mit rutschfester Sohle getragen werden!
- Die Anzahl der Kinder in einem Kanu, Schlauchboot oder Ruderboot sollte nicht größer als die Anzahl der Erwachsenen sein.



Schwimmen muss man können

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

Übrigens: Alle sicherheitsbewussten Wassersportler sollten Rettungswesten tragen!

Rettungswesten – worauf ist beim Kauf zu achten?

Rettungswesten müssen eine ohnmachtsichere Wasserlage bewirken, das heißt: Das Gesicht (Mund, Nase) einer erschöpften oder bewusstlos im Wasser liegenden Person wird aus jeder Lage aus dem Wasser herausgehoben und der Körper in eine stabile Rückenlage gebracht. Es sollten nur Rettungswesten gekauft werden, die das CE-Kennzeichen tragen, d. h. die einer EU-Baumusterprüfung unterzogen wurden. Das CE-Zeichen besteht aus einer vierstelligen Kenn-Nr. der Prüfstation, dem CE-Symbol und der zweistelligen Jahreszahl, in der das Prüfzeichen angebracht wurde. Zusätzlich zum CE-Kennzeichen kann die Rettungsweste auch eine GS-Prüfnummer tragen, die besagt, dass auch eine regelmäßige Produktionsüberwachung stattfindet. Die gekennzeichneten Rettungswesten bieten eine hohe Sicherheit gegen Ertrinken, haben den richtigen Sitz, geben Bewegungsfreiheit beim Schwimmen und sind gut sichtbar. Die Einsatzbereitschaft aufblasbarer Rettungswesten sollte regelmäßig überprüft werden – Wartungsintervalle beachten. Nur so kann man sicher sein, dass die Rettungsweste auch im Ernstfall hilft. Die Rettungswesten müssen leicht zugänglich aufbewahrt werden. Rettungswesten und alle anderen Rettungsmittel sollten mit Reflexstoffen ausgerüstet sein, um das Auffinden bei Dunkelheit zu erleichtern. Beim Kauf ist auf die richtige Größe und – je nach Einsatzzweck – auf ausreichenden Auftrieb zu achten!

Der Sportbootführerschein – wann, wo und wie?

Jeder, der auf **Seeschiffsstraßen** ein Boot mit mehr als 3,68 kW (5 PS) benutzen will, muss den amtlichen Sportbootführerschein-See besitzen. Wer auf den **Binnenschiffsstraßen** ein Sportboot von weniger als 15 m Länge mit einer Motorleistung von mehr als 3,68 kW (5 PS) führen will, muss den Sportbootführerschein-Binnen besitzen. Abweichend davon ist auf bestimmten in Berlin und Brandenburg gelegenen Binnenschiffsstraßen auch für Segeln und Surfen sowie für Fahrzeuge mit einer geringeren Motorleistung der Sportbootführerschein-Binnen vorgeschrieben. Es ist jedem überlassen, wie er sich die erforderlichen Kenntnisse aneignet. Man kann sich im Selbststudium auf die Prüfung vorbereiten oder in Ausbildungskursen in gewerblichen Schulen, Sportvereinen, Volkshochschulen usw. die erforderlichen Kenntnisse erwerben. Nach bestandener Prüfung ist es wichtig, dass das während des Kurses erworbene Wissen in der Praxis ständig geübt wird! Die in der ehemaligen DDR erworbenen Befähigungsnachweise zum Führen von Sportbooten gelten in Deutschland uneingeschränkt weiter. Sie können aber auch in die Sportbootführerscheine –See und –Binnen umgeschrieben werden. Für Fahrten ins Ausland wird eine Umschreibung empfohlen, für Fahrten in den Niederlanden ist sie sogar notwendig. Umschreibungen werden nur durch den Deutschen Segler-Verband und den Deutschen Motoryachtverband vorgenommen. Für Personen mit ausländischem Wohnsitz besteht eine Gastregelung, wonach eigene oder im Ausland angemietete Sportboote auf der Grundlage der Gegenseitigkeit mit dem nach Heimatrecht vorgeschriebenen Dokument auf deutschen Binnenschiffsstraßen geführt werden dürfen; ist ein solches Dokument nicht vorgeschrieben, wird auf eine Fahrerlaubnis verzichtet. Die zeitliche Grenze der Gastregelung beträgt ein Jahr. Halten sich die Personen länger in Deutschland auf, unterliegen sie der normalen Führerscheinpflicht auf Binnenschiffsstraßen. In einigen europäischen Nachbarländern gibt es ähnliche Führerscheinvorschriften wie in Deutschland. In diesen Fällen sind die deutschen Sportbootführerscheine –Binnen und –See für vergleichbare Gewässer anerkannt.

Befähigungsnachweis	vorgeschrieben für		Aussteller
	Fahrzeuge	Wasserstraßen	
Sporthochseeschifferschein	empfohlen für alle Sportfahrzeuge	Alle Meere (weltweite Fahrt)	Zentrale Verwaltungsstelle nach der Sportseeschifferscheinverordnung im Deutschen Segler-Verband (DSV)
Sportseeschifferschein		Küstennahe Seegewässer (alle Meere bis zu 30 sm Abstand von der Basislinie einschl. der Randmeere)	
Sportküstenschifferschein		Küstengewässer (alle Meere bis zu 12 sm Abstand von der Basislinie)	
Sportbootführerschein-See	Fahrzeuge mit einer Maschinenleistung von mehr als 3,68 kW (5 PS)	Seeschiffahrtsstraßen	Prüfungsausschüsse des Deutschen Motoryachtverbandes (DMYV) und des Deutschen Seglerverbandes (DSV)
Sportpatent¹	Fahrzeuge mit einer Länge ≥ 15 m und < 25 m	Rhein (kann auf Teilstrecken beschränkt werden); auf den übrigen nicht streckenkundepflichtigen Binnenschiffahrtsstraßen ebenfalls gültig	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd
Sportschifferzeugnis¹		Binnenschiffahrtsstraßen außerhalb des Rheins und der streckenkundepflichtigen Wasserstraßen	alle Wasser- und Schifffahrtsdirektionen
Sportbootführerschein-Binnen¹ • unter Motor ² • unter Segel ³	Fahrzeuge mit einer Länge < 15 m • mit einer Maschinenleistung von mehr als 3,68 kW (5 PS) • alle Motorfahrzeuge • Segelboote und Surfbretter mit mehr als 3 m ² Segelfläche	• alle Binnenschiffahrtsstraßen • nur noch Wasserstraßen des innersten Berliner Rings • bestimmte Binnenschiffahrtsstraßen in Berlin und Brandenburg	Prüfungsausschüsse des Deutschen Motoryachtverbandes (DMYV) und des Deutschen Seglerverbandes (DSV)
Bodenseeschifferpatent A	Fahrzeuge mit Maschinenleistung von mehr als 4,41 kW (6 PS)	Bodensee, Erweiterung für die Hochrheinstrecke ist möglich	Landratsämter
Bodenseeschifferpatent D	Segelboote mit mehr als 12 m ² Segelfläche		

¹ Weitere Informationen gibt das Merkblatt „Rheinpatentverordnung/Binnenschifferpatentverordnung“, erhältlich beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Referat LS 26.

² die hierdurch abgelösten Befähigungsnachweise „Führerschein für Binnenfahrt (A) mit Motorberechtigung“, „Motorbootführerschein A für Binnenfahrt“ und „Berliner Motorbootführerschein“ sowie die in der ehemaligen DDR erworbenen Befähigungsnachweise zum Führen von Sportbooten gelten für den jeweiligen Fahrtbereich auf Binnenschiffahrtsstraßen außerhalb des Rheins für Fahrzeuge bis 15 m³ Wasserverdrängung uneingeschränkt weiter, auf dem Rhein beschränkt auf eine Fahrzeuglänge von weniger als 15 m.

³ der hierdurch abgelöste „Berliner Segelbootführerschein“ gilt auf Berliner Gewässern uneingeschränkt weiter.



Charterschein

Am 1. Mai 2000 ist mit der Sportbootvermietungsverordnung-Binnen 2000 eine Neuregelung in Kraft getreten, die es Vermietungsunternehmen ermöglicht, für die Fahrt mit gemieteten Sportbooten einen sog. **Charterschein** auszustellen.

Dies gilt jedoch nur für bis maximal 10 Personen zugelassene Sportboote mit bestehender Haftpflichtversicherung und mit einer Länge von ≤ 13 m, deren Höchstgeschwindigkeit auf 12 km/h im stillen Wasser begrenzt ist. Dabei muss eine ausreichende Manövrierfähigkeit erhalten bleiben; eine Untermotorisierung darf nicht eintreten. Die Ausstellung eines Charterscheins ist nur möglich für Fahrten auf den Binnenschiffahrtsstraßen

- **Müritz-Elde-Wasserstraße** (von km 0,95 (Schleuse Dömitz) bis 150,0 (einschl. Binnenmüritz bis zur Streichlinie zwischen der Leuchtonne Eldenburg und der grünen Tonnen W 7)),
- **Müritz-Elde-Wasserstraße-Plauer See** (von Lenz bis Plaua – mit Beschränkungen),
- **Stör-Wasserstraße** (von km 0,0 (Einnäherung in die Müritz-Elde-Wasserstraße bis km 19,88 (Einnäherung in den Schweriner See)),
- **Müritz-Havel-Wasserstraße** (von km 0,0 (einschl. Kleine Müritz, Müritz bis Werft Rechlin und Rheinsberger Gewässer) bis km 31,8),
- **Obere-Havel-Wasserstraße** (km 15,9 (Schleuse Zehdenik) bis km 94,4 (Hafen Neustrelitz) einschl. Templiner und Ly-chener Gewässer sowie Wentow See) und
- **Saar** (von km 87,6 bis zur deutsch-französischen Grenze).

Die Ausstellung eines Charterscheins setzt eine Überprüfung der Befähigung des Sport-

bootführers für das jeweilige Sportboot und die zu befahrende Wasserstraße und eine gründliche Einweisung voraus. Der Charterschein ist kein Ersatz für das normalerweise notwendige Befähigungszeugnis. Er hat lediglich den Charakter einer amtlich anerkannten Bescheinigung über die Befähigung, das Sportboot im jeweils konkreten Einzelfall zu führen.

Die Regelungen zum Charterschein sind zunächst bis zum 30. April 2004 befristet.

Das Boot

Es muss sich in sicherem Zustand befinden, also: sicher und fahrtüchtig gebaut und nach Fahrtgebiet und Länge der Reise ausgerüstet sein. Davon kann Ihr Leben abhängen!

Sportboote, die eine bestimmte Größe überschreiten, müssen im See- oder Binnenschiffsregister, die bei Amtsgerichten geführt werden, eingetragen sein. Die entscheidende Größe ist bei Booten, die zur Seefahrt bestimmt sind, eine Rumpflänge von mehr als 15 m. Nachdem diese Boote in das Seeschiffsregister eingetragen sind, erhalten sie vom Amtsgericht ein Schiffszertifikat. Das Schiffszertifikat ist der Ausweis über die Berechtigung zur Führung der Bundesflagge.

Kleinere Boote können freiwillig ebenfalls in das Seeschiffsregister eingetragen werden. Für die Anmeldung beim Seeschiffsregister ist u. a. eine amtliche Vermessungsbescheinigung vorzulegen.

Für Boote bis zu 15 m Rumpflänge ist ein staatlicher Ausweis über die Berechtigung zur Führung der Bundesflagge nicht vorgeschrieben. Da ein solcher Ausweis jedoch in manchen fremden Staaten gefordert wird, stellt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) auf Antrag solchen Booten gegen eine Gebühr ein Flaggenzertifikat aus.

Auf den Binnenwasserstraßen sind Fahrzeuge, die 20 m oder länger sind oder wenn das Produkt aus Länge x Breite x Tiefgang 100 m^3 oder mehr beträgt, zulassungspflichtig. Das erforderliche Schiffsattest wird nach einer Erst- oder Nachuntersuchung, bei der die Erfüllung einiger Bestimmungen der RheinSchUO/BinSchUO überprüft wird, von der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt (ZSUK/SEA) bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest ausgestellt.

Außerdem müssen sie ab einer Wasserverdrängung von 10 m^3 in das Binnenschiffsregister eingetragen werden. Für kleinere Boote ab einer Wasserverdrängung

von 5 m^3 ist ein Eintrag ebenfalls möglich. Voraussetzung ist die Vorlage einer Eichbescheinigung, die von der ZSUK/SEA ausgestellt wird.

Alle Sportfahrzeuge, die nach dem 15. Juni 1998 erstmals auf den Markt der Europäischen Gemeinschaft oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gelangen, dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn sie eine CE-Kennzeichnung besitzen. Kleinfahrzeuge unterliegen auf den Binnenschiffahrtsstraßen einer besonderen Kennzeichnungspflicht (s. Seite 24).

Versicherung von Sportbooten

Anders als für Straßenfahrzeuge gibt es für Sportboote keine Versicherungspflicht.

Jeder Wassersportler haftet jedoch für alle Schäden, die er im Zusammenhang mit dem Besitz oder Gebrauch eines Sportbootes einem Dritten schuldhaft zufügt.

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

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

Ausrüstung der Fahrzeuge

Die richtige Ausrüstung hilft, die meisten Schwierigkeiten der Fahrt zu meistern und widrigen Wetterbedingungen zu trotzen. Vor Antritt der Fahrt muss die Ausrüstung auf Vollständigkeit und Funktionstüchtigkeit überprüft werden.

Die jeweiligen Verkehrs- und Ausrüstungsvorschriften für die Binnen- und Seeschiff-



fahrtsstraßen und die Hohe See geben an, inwieweit das Boot mit Positionslaternen, Sprechfunkanlagen, Signalkörpern und Schallsignalgeräten ausgerüstet sein muss. Darüber hinaus werden folgende Ausrüstungsgegenstände **empfohlen**:

- Zwei tragbare Feuerlöscher der Brandklasse ABC, entsprechend DIN 14406, amtlich geprüft, gebrauchsfertig und leicht erreichbar montiert;
- ein Schöpfgefäß zum Wasserschöpfen oder eine von Hand bedienbare Bilgepumpe;
- ein Anker mit ausreichend langer Leine (Regel: Schiffslänge x 3, mindestens 20 m, im Seebereich mindestens 40 m) oder ausreichend langer Kette;
- Handlampen, davon eine besonders lichtstark, die auch zum Geben von Notsignalen geeignet ist, spritzwassergeschützt, mit Reserve-Batterien und -Birnchen;
- eine Erste-Hilfe-Ausrüstung;
- ein aktiver oder passiver Radar-Reflektor;
- Absperrventile an allen Kraftstofftanks;
- eine UKW-Sprechfunkanlage;
- ein Rundfunkempfänger für Wetterberichte;
- eine ohnmachtssichere Rettungsweste mit CE-Kennzeichen für jedes Besatzungsmitglied;
- mindestens ein Rettungsring oder ein Schwimmkissen jeweils mit umlaufender Greifleine;
- eine schwimmfähige Rettungsleine von mindestens 16 m Länge (Anmerkung: international vorgeschrieben nach SOLAS 74/83 ist eine 30-m-Leine);
- Bootshaken für An- und Ablegemanöver sowie eine ausreichende Anzahl Fender;
- zwei Paddel oder Riemen;
- entsprechendes Werkzeug;
- Ersatzteile;
- Reservekanister;
- eine rote Flagge, Mindestmaß 60 x 60 cm, zur Kennzeichnung bei Manövrierunfähigkeit;
- Nebelhorn.

Für den Bereich der **Seeschiffahrtsstraßen** und der **Hohen See** sollte folgende **zusätzliche** Ausrüstung nicht fehlen:

- zusätzlich zur UKW-Sprechfunkanlage sollten für das vorgesehene Fahrtgebiet geeignete Seefunkanlagen mitgeführt werden; die Seefunkanlagen sollten zum Zwecke der Teilnahme am „Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (Global Maritime Distress and Safety System

- GMDSS)“ über Einrichtungen für das „Digitale Selektivrufsystem (Digital Selective Calling – DSC)“ verfügen (siehe Empfehlungen in der nautischen Veröffentlichung „Sicherheit im See- und Küstenbereich; Sorgfaltsregeln für Wassersportler“);
- ein Gerät zum Empfang von Schiffssicherheitsinformationen (vorzugsweise in Schriftform, z. B. NAVTEX-Empfänger);
- ein UKW-Handsprechfunkgerät;
- eine Seenotfunkbake EPIRB (vorzugsweise Inmarsat-E);
- ein SAR-Radartransponder;
- Gerät zur Ortsbestimmung nach einem Satelliten- oder terrestrisch gestützten Funknavigationssystem, wie z. B. GPS oder DGPS;
- eine weitere von Hand bedienbare Bilgepumpe;
- ein zweiter Anker mit Kettenvorlauf;
- ein Kompass;
- ein Reservekompass;
- Signallaternen (über 12 m Länge: ein weißes Rundumlicht und 2 rote Rundumlichter);
- Schallsignalanlagen (über 12 m Länge: Pflöckchen und Glocke);
- ein Treibanker mit Schlepp- und Beiholeine;
- Seekarten, Seehandbücher, Leuchtfeuerverzeichnis und Gezeitentafel sowie Handbücher für den Funkdienst – je nach Fahrtbereich;
- ein Sextant, nautisches Jahrbuch, nautische Tafeln und Chronometer bei entsprechendem Fahrtbereich;
- Schiffsuhr;
- ein Echolot oder Handlot;
- ein Log;
- eine Reserveruderpinne;
- Sicherheitsgurte nach DIN 7925 für jedes Besatzungsmitglied, mit Karabinerhaken zum Einpicken;
- Sicherheitsleinen nach DIN 7927;
- ein Rettungsfloß muss so bemessen sein, dass es die gesamte Besatzung aufnehmen kann. Es soll entsprechend dem Fahrtbereich ausgerüstet und mit genügend Notproviand und Wasser versehen sein;
- ein weiterer Rettungsring mit Bootsnamen und mit Nachlicht oder Mann-über-Bord-Boje;
- pyrotechnische Seenotsignale;
- SignalfLAGgen „N“ und „C“;
- eine Sicherheitsleiter bzw. Badeleiter;
- ein Barometer oder ein Barograph zum Ablesen des Luftdrucks;
- ein Fernglas;



- ein Ankerball (über 12 m Bootslänge: 3 Bälle);
- eine genügend lange und starke Schleppleine aus dehnbarem Material;
- eine Wurfleine;
- Kursdreiecke oder Kurslineal, Bleistifte, Radiergummi und Kartenzirkel;
- Logbuch;
- einen Kegel.

Zum Thema „Ausrüstung der Fahrzeuge“ können weitere Hinweise den Sicherheitsrichtlinien für die Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes entnommen werden.

Kleidung

Gleichgültig, wie schön das Wetter ist: Warme Pullover, Strümpfe, Hose und Wäsche sollten möglichst in doppelter Anzahl mitgenommen werden. Man weiß nie, was der Tag noch bringt.

Zehn goldene Regeln für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur

Helfen Sie mit, die Lebensmöglichkeiten von Pflanzen und Tierwelt in Gewässern und Feuchtgebieten zu bewahren und zu fördern. Auch bei uns in Mitteleuropa sind viel zu viele Pflanzen und Tierarten bereits in ihrem Bestand gefährdet.

Die Bemühungen für den Schutz der Natur kommen letztlich auch dem Menschen selbst zugute, denn er ist nicht nur Teil der Natur, sondern benötigt für sein Wohlergehen eine intakte Umwelt. Beachten Sie insbesondere die folgenden Regeln:



1. Meiden Sie das Einfahren in Röhrichtbestände, Schilfgürtel, Ufergehölze und in alle sonstigen dicht und unübersichtlich bewachsenen Uferpartien. Meiden Sie darüber hinaus Kies-, Sand- und Schlambänke (Rast- und Aufenthaltsplatz von Vögeln).
Meiden Sie auch seichte Gewässer (Laichgebiete), insbesondere solche mit Wasserpflanzen.
2. Halten Sie einen ausreichenden Mindestabstand zu Röhrichtbeständen, Schilfgürteln und anderen unübersichtlich bewachsenen Ufergehölzen – auf großen Flüssen beispielsweise 30 bis 50 Meter. Halten Sie einen ausreichenden Mindestabstand zu Vogelansammlungen auf dem Wasser, wenn möglich mehr als 100 Meter.
3. Befolgen Sie in Naturschutzgebieten unbedingt die geltenden Vorschriften. Häufig ist Wassersport in Naturschutzgebieten ganzjährig, zumindest aber zeitweilig völlig untersagt oder nur unter ganz bestimmten Bedingungen möglich. Wildwasserfahrer dürfen unter keinen Umständen das Flussbett verändern, etwa durch Ausräumen störender Felsbrocken.



4. Nehmen Sie in „Feuchtgebieten internationaler Bedeutung“ bei der Ausübung von Wassersport besondere Rücksicht. Diese Gebiete dienen als Lebensstätte seltener Tier- und Pflanzenarten und sind daher besonders schutzwürdig.
5. Benutzen Sie beim Landen die dafür vorgesehenen Plätze oder solche Stellen, an denen sichtbar kein Schaden angerichtet werden kann.
6. Nähern Sie sich auch von Land her nicht Schilfgürteln und der sonstigen dichten Ufervegetation, um nicht in den Lebensraum von Vögeln, Fischen, Kleintieren und Pflanzen einzudringen und diese zu gefährden.
7. Laufen Sie im Bereich der Watten keine Seehundbänke an, um die Tiere nicht zu stören oder zu vertreiben. Halten Sie mindestens 300 bis 500 Meter Abstand zu Seehundliegeplätzen und Vogelansammlungen. Bleiben Sie hier auf jeden Fall in der Nähe des markierten Fahrwassers. Fahren Sie mit langsamer Fahrstufe.
8. Beobachten und fotografieren Sie Tiere nur aus der Ferne.
9. Helfen Sie das Wasser sauberzuhalten. Abfälle gehören nicht ins Wasser, z. B. der Inhalt von Chemietoiletten. Diese Abfälle müssen genauso wie Altöle in bestehenden Sammelstellen der Häfen abgegeben werden. Benutzen Sie in Häfen ausschließlich die sanitären Anlagen an Land. Lassen Sie beim Stillliegen den Motor Ihres Bootes nicht unnötig laufen, um die Umwelt nicht zusätzlich durch Abgase zu belasten.
10. Informieren Sie sich vor Ihren Fahrten über die für Ihr Fahrtgebiet bestehenden Bestimmungen und sorgen Sie dafür, dass diese Kenntnisse und Ihr eigenes vorbildliches Verhalten gegenüber der Umwelt auch an die Jugend und an nichtorganisierte Wassersportler weitergegeben werden.

Die ZEHN GOLDENEN REGELN für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur sind von den Wassersportspitzenverbänden im Deutschen Sportbund und dem Deutschen Naturschutzring erarbeitet worden.



... was „Störung“ für die Tiere in der Natur bedeutet?

- Zusätzlichen Stress und verminderte „Fitness“ im Kampf um das Überleben in einer enger werdenden, durch die Zivilisation belasteten Umwelt,
- die Tiere kommen nicht zur Ruhe und verbrauchen auf der Flucht wichtige Energiereserven,
- sie können nicht genug Nahrung aufnehmen und keine Energie speichern.

... dass sich nur wenige Vogelarten an den Menschen gewöhnen können?

- Gerade die sensibleren und deshalb besonders gefährdeten Arten können dies nicht,
- oft sehen Sie diese Arten erst, wenn sie bereits vor Ihnen fliehen,
- an die Jungvögel auch dieser Arten kommen Sie oft sehr nahe heran; sie sind jedoch, wie die Gelege, perfekt getarnt und sie verharren in einer „Scheintodstellung“ oder flüchten in die Vegetation – nicht selten werden sie totgetreten,
- gerade die scheuen Vögel verlassen auf der Flucht ihre Gelege, die Eier kühlen aus und sterben ab.

... warum Seehunde besonders gefährdet sind?

- Seehunde leiden besonders unter Umweltverschmutzung und der Einschränkung ihres Lebensraumes,
- sie haben keine „Rückzugsräume“, sie brauchen ihre Seehundbänke,
- werden sie gestört, können die Muttertiere ihre Jungen nicht in Ruhe zur Welt bringen und aufziehen, sie verlieren die Jungen („Heuler“ ...),
- die Jungtiere können sich auf der Flucht den Bauch aufscheuern und an den dadurch entstehenden Geschwüren sterben,
- Männchen und Weibchen werden durch Störung an der Paarbildung gehindert,
- die Seehunde brauchen Ruhe für ihren „Pelzwechsel“.

... wann die Tiere besonders störungsempfindlich sind?

Vögel:

- Zu den Zugzeiten im Frühjahr und Herbst; sie müssen Kräfte sammeln,
- in der Brutzeit (zahlreiche bedrohte Vogelarten brüten im späten Frühjahr und im Sommer),
- zur Zeit der Mauser im Spätsommer; dann können einige Vogelarten nicht

fliegen und versammeln sich in bestimmten Gebieten,

- in der Rastzeit im Winter; dann halten sich einige Arten aus kälteren Gebieten in unseren Breiten auf.

Seehunde:

- von Mai bis September; in dieser Zeit finden auf den Seehundbänken Geburt und Aufzucht der Jungen, Paarung und Haarwechsel statt.

... wie stark auch Ihr Altöl das Wasser verschmutzt?

- ein Kubikzentimeter Öl breitet sich auf der Wasseroberfläche über 3 bis 4 Quadratmeter aus,



- Vögel, die durch solche Lachen schwimmen, können daran sterben,
- 0,1 bis 1 Milligramm giftiger Substanzen aus dem Erdöl machen 1 Liter Wasser für Tiere und Menschen ungenießbar.

... wie Sie die Schadstoffeinleitung in die Gewässer verringern können?

- Durch den Einsatz von bleifreiem Normalbenzin. Superbenzine sind für die Gewässer und auch für Ihre Gesundheit schädlicher als Normalbenzine und bringen beim Betrieb von 2-Takt-Motoren und weniger hoch verdichtenden 4-Takt-Motoren keinerlei Vorteile.
- Durch den Einsatz umweltfreundlicher 2-Takt-Öle. Diese sind für das Gewässer weniger schädlich und verringern die Geruchsbelästigung.
- Durch Nutzung der modernen Speichertank-Technik. Die Entsorgung über die Kläranlage schützt die Gewässer vor hygienischen und ästhetischen Beeinträchtigungen und sollte daher soweit wie möglich genutzt werden.

- Durch sorgfältige Auswahl von Antifoulingfarben. Diese Produkte sind grundsätzlich gewässer- und gesundheitsschädlich. Sie sollten daher ihren Einsatz soweit wie möglich reduzieren und die Ratschläge für den Umgang mit diesen Stoffen streng befolgen.

Natur- und Umweltschutz sollte Bestandteil der Wassersportausbildung sein. Viele Wassersportvereine und Schulen praktizieren sie.

Informieren Sie sich

- vor Reisebeginn
- genau

und halten Sie sich an Ihre Information. Natur kennen und schützen macht Spaß und

hilft den Lebensraum auch für den Wassersport zu erhalten.

Klären Sie auf, wo Sie auf umweltschädigendes Verhalten treffen: Meist ist Unkenntnis die Ursache – der „böse Wille“ ist seltener, als man denkt.

Melden Sie Umweltsünden, die Sie nicht abstellen können (z. B. Gewässerverschmutzung)

- an Ihre Organisation
- oder der Wasserschutzpolizei.

Informationen finden Sie

- bei den Wassersportvereinen vor Ort,
- in Kartenwerken und Büchern,
- in Befahrensverordnungen,
- bei den Wassersportverbänden (die auch gerne Kontakte zu den Naturschutzorganisationen vermitteln).

Sicherheitsmaßnahmen vor dem Auslaufen

Informieren Sie sich über das vorgesehene Fahrtgebiet. Machen Sie sich mit den Schifffahrtsvorschriften und den Hilfen für die Navigation Ihres Fahrtgebietes vertraut.

Vor dem Auslaufen sollte der Fahrzeugführer aufgrund der seemännischen Sorgfaltspflicht folgende Vorsichtsmaßnahmen ergreifen:

- Das Revier betreffende und auf den neuesten Stand berichtigte Seekarten und Seebücher bereitlegen;
- Abhören der Wetterberichte;
- Überprüfung der Rettungsmittel;
- Kraftstoff, Öl und Wasservorrat ergänzen;
- E-Anlage und Positionslaternen auf ihre Funktionsfähigkeit überprüfen;
- Navigationseinrichtungen und -ausrüstung überprüfen;
- laufendes und stehendes Gut überprüfen;
- Seeventile, die nicht dem Kühlwassersystem dienen, möglichst schließen;
- Überprüfen, ob die Bilge gesäubert und lenz ist;
- bei schlechtem Wetter das Fahrzeug so vorbereiten, dass gefährliche Arbeiten auf See (z. B. Segel anschlagen) vermieden werden;
- Gäste nur dann mitnehmen, wenn der Fahrzeugführer sowohl praktische Erfahrungen als auch theoretische Kenntnisse hat;
- insbesondere, wenn unerfahrene Mitfahrer an Bord sind, „Mann-über-Bord-Manöver“ praktisch üben (s. S. 29);
- Fahrtantritt so wählen, dass Reiseziel vor Einbruch der Dunkelheit erreicht wird;
- Wassersport nicht unter Zeitdruck betreiben;
- Gehen Sie mit Ihrem Kanu oder Ruderboot auf Fahrt, melden Sie sich bei Verwandten oder Freunden ab und geben Sie das Ziel und die Dauer der Fahrt an! Fahren Sie nicht allein auf das Meer hinaus!

Genug Kraftstoff an Bord?

Sportfahrzeugführer sollten bedenken, dass Tankstellen am Wasser verhältnismäßig selten sind. Bevor Sie einen Törn starten, rechnen Sie die benötigte Kraftstoffmenge aus. Ein leergefahrener Tank kann unter Umständen eine Katastrophe bedeuten. Beste Regel: Öfter mal den Tankinhalt kontrollieren und einen gefüllten Reservekanister mitnehmen.

Einweisung der Crew

Unterrichten Sie vor dem Auslaufen Ihre Besatzungsmitglieder und Gäste über die Sicherheitsvorkehrungen an Bord. Zeigen Sie den Aufbewahrungsort der Rettungsmittel und üben Sie das Anlegen von Rettungswecke und Sicherheitsgurt („Lifebelt“). Erklären Sie den Umgang mit Seenot-Signalmitteln, wichtigen Einrichtungen des Fahrzeugs, wie Lenzeinrichtungen, Ventile – vor allem am Pump-WC –, Feuerlösch-, Heiz- und Kocheinrichtungen. 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. Bestimmen Sie ein Besatzungsmitglied mit Sportbootführerschein als Vertreter, falls Sie als Fahrzeugführer ausfallen sollten. Üben Sie regelmäßig Mann-über-Bord-Manöver.

Achtung!

Nie die Füße zum Abhalten des Bootes – sei es beim Ablegemanöver oder um einer Kollision vorzubeugen – benutzen! Zerquetschte Füße sind mit Bordmitteln nicht zu verarzten!

Vorsicht bei der Benutzung von Koch- und Heizeinrichtungen

- Geräte nur nach Anweisung des Herstellers bedienen;
- beim Benutzen von Flüssiggas unbedingt Sicherheitsvorschriften befolgen!
- regelmäßig Leitungen einschl. flexibler Leitungen und Verschraubungen auf Leckagen überprüfen (keinesfalls mit Streichholz oder Feuerzeug, sondern mit Schaum oder Wasser!);
- Auffangwannen für flüssigen Brennstoff kontrollieren, evtl. vorhandenen Brennstoff sofort beseitigen;
- Überlaufmengen beim Befüllen von Vorratsbehältern sofort beseitigen; soweit möglich, Füllvorgänge nicht im Bootsinnern vornehmen.

Helfen ist Pflicht

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

- nächstgelegene Küstenfunkstelle,
- Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bzw. SAR-Dienst,

- Wasserschutzpolizei (oder andere Dienststellen der Polizei),
- Revierzentralen (Binnen),
- Verkehrszentralen (Küste),
- Wasser- und Schifffahrtsämter,
- Schleusenbetriebsstellen
- Hafenmeister,
- Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e. V.,
- Wasserwacht des Deutschen Roten Kreuzes,
- andere Fahrzeuge,
- Kurverwaltungen.

Ein Verstoß gegen die Hilfeleistungspflicht ist strafbar.

Hände weg vom Alkohol

Häufig wird bei Unfalluntersuchungen festgestellt, dass der Genuss alkoholischer Getränke für Fahrzeug- und Personenunfälle ursächlich ist. Insbesondere führt das durch Alkohol herabgesetzte Reaktionsvermögen zu Fehlhandlungen, z. B. beim Versuch, über Bord gefallene Personen zu bergen. Auf den See- und Binnenschifffahrtsstraßen ist es ohnehin verboten, bei einer Menge von 0,40 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 oder mehr Promille oder bei einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt, ein Fahrzeug zu führen bzw. Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu bestimmen. Verstöße sind Ordnungswidrigkeiten und mit Bußgeld bedroht. Unabhängig davon gilt natürlich auf den Wasserstraßen die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit (1,1 Promille), die auch strafrechtlich verfolgt wird. Setzen Sie nicht Ihren Führerschein aufs Spiel!

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

Sofortmaßnahmen

lebensrettende Maßnahmen z. B.

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

Notruf

eine Meldung veranlassen (s. „Helfen ist Pflicht“)

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

Erste Hilfe

durch ausgebildete Ersthelfer z. B.

- sachgerechte Lagerung
- Verbände anlegen
- Zuspruch
- sonstige Hilfeleistung

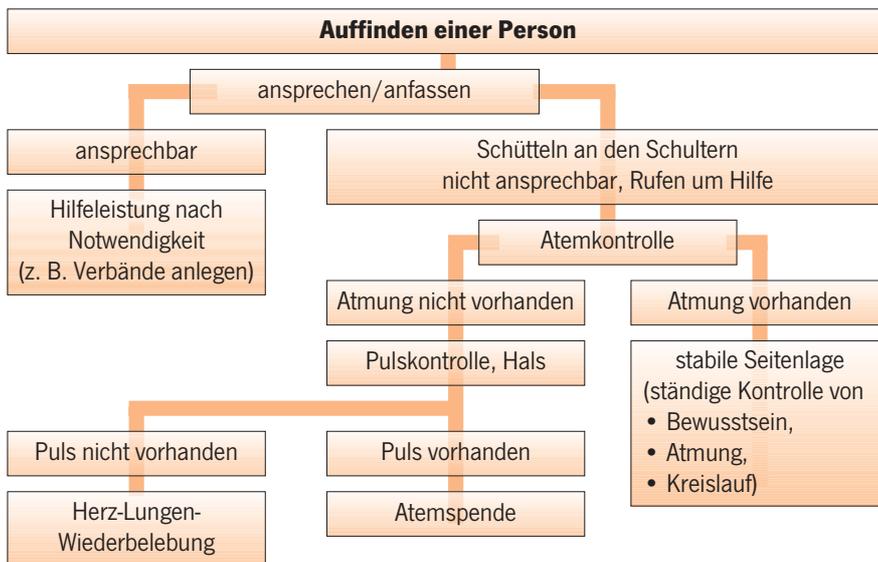
Rettungsdienst

Übernahme von Notfallpatienten durch ausgebildetes Rettungsdienstpersonal (ggf. mit Notarzt) und fachgerechter Transport zum

Krankenhaus

Mit der ärztlichen Versorgung und der pflegerischen Betreuung im Krankenhaus endet die Rettungskette. Da niemand im Voraus berechnen kann, wann und wo ein Notfall eintritt, ist es unerlässlich, dass jedermann die hierfür notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten erlernt, um jederzeit als Ersthelfer tätig werden zu können. Denn oftmals können gezielte Maßnahmen während der ersten Minuten nach einem Notfall über Leben und Tod entscheiden. Es gilt auch, die Zeit bis zum Eintreffen des Rettungsdienstes zu überbrücken. Deshalb sollten auch Sie die Maßnahmen der Ersten Hilfe beherrschen, damit Sie als starkes Glied der Rettungskette dazu beitragen, dass die Kette nicht bereits in den ersten Gliedern reißt. Was Sie als Ersthelfer dazu benötigen, erlernen Sie in einem Erste-Hilfe-Lehrgang.

Nachstehend sind **einige** der Maßnahmen angeführt bzw. abgebildet, die in einem Erste-Hilfe-Lehrgang vermittelt werden.

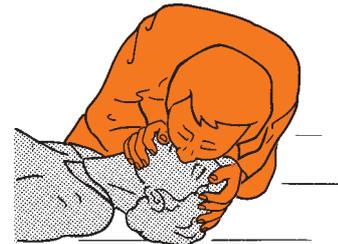


• Stillen einer bedrohlichen Blutung

z. B. Abdrücken am Oberarm (1) ...
... und Druckverband (2)



- **Maßnahmen bei Atemstillstand**
Mund-zu-Nase-Beatmung



- **Den Verletzten vor zusätzlichen Schädigungen und Gefahren bewahren**

z. B. durch Herstellen der stabilen Seitenlage

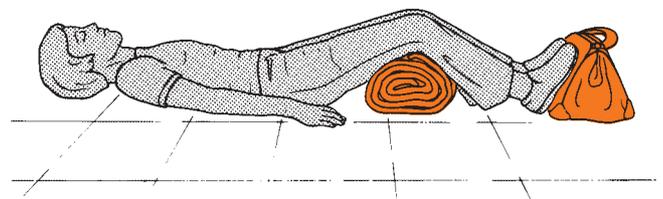
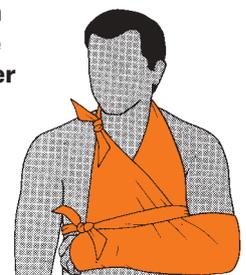


- **Einen Notruf veranlassen**

z. B. dabei lebensbedrohliche Verletzungen besonders schildern

- **Schmerzen lindern durch fachgerechte Lagerung oder andere Hilfeleistungen**

z. B. Ruhigstellung eines Knochenbruchs mit Dreiecktüchern
Bauchmuskulentspannung durch Knierolle



Verkehrsvorschriften

Allen Verkehrsvorschriften voran steht der Grundsatz, dass der Schiffsführer alle Maßnahmen zu treffen hat, die die allgemeine Sorgfaltspflicht sowie die berufliche und die wassersportliche Übung gebieten, um

- die Gefährdung von Menschenleben und der Umwelt,
- die Beschädigung von Fahrzeugen, Schifffahrtszeichen, Ufer- und Strombauwerken und
- die Behinderung der Schifffahrt zu vermeiden.

Auf den **Binnenschifffahrtsstraßen** Rhein, Mosel und Donau gelten aus Gründen der Zuständigkeit internationaler Stromkommissionen die Bestimmungen der

- Rheinschifffahrtspolizeiverordnung,
- Moselschifffahrtspolizeiverordnung,
- Donauschifffahrtspolizeiverordnung.

Auf den übrigen Binnenschifffahrtsstraßen, die Bundeswasserstraßen sind, gilt die

- Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung. Die Bestimmungen dieser Verkehrsvorschriften haben weitgehend den gleichen Inhalt.

Die Texte der einzelnen Verkehrsverordnungen können über den Buchhandel, vom Deutschen Bundes-Verlag GmbH oder vom Binnenschifffahrts-Verlag GmbH (s. S. 35) bezogen werden.

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

Auf den deutschen **Seeschifffahrtsstraßen** gelten folgende Verkehrsverordnungen:

- Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln – KVR) sowie Verordnung zu den Kollisionsverhütungsregeln,

- die nationale Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO),
- die Schifffahrtsordnung Emsmündung (ausschließlich für Ems und Leda),
- die besonderen Befahrungsregelungen für Nationalparke Wattenmeer und Naturschutzgebiete.

Die internationalen Kollisionsverhütungsregeln, die zugleich auf der Hohen See gelten, finden im nationalen Bereich jedoch nur insofern Anwendung, als die Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung oder die Schifffahrtsordnung Emsmündung nichts anderes bestimmen. Darüber hinaus haben die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest in den Bekanntmachungen zur Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung und zur Schifffahrtsordnung Emsmündung jeweils für ihren Bereich örtliche Sonderregelungen erlassen. Verstöße gegen Verkehrsvorschriften können mit Bußgeld geahndet werden.

Verhalten an Land

Auf den Betriebsgeländen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (z. B. Betriebswege, Schleusengelände) sind die Vorschriften der Betriebsanlagenverordnungen zu beachten. Verstöße gegen diese Vorschriften können ebenfalls mit Bußgeld geahndet werden.

Verhalten auf dem Wasser

Die Grundregel für das Verhalten auf dem Wasser lautet: Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist und dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

Er hat insbesondere die Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern.

Fairneß auf dem Wasser

Faires Verhalten auf dem Wasser ist genauso selbstverständlich wie auf den Straßen. Dazu gehört das Beachten und Einhalten der Verkehrsvorschriften. Unbeschadet der Ausweichpflicht von Kleinfahrzeugen gegenüber Großfahrzeugen auf den Binnenschifffahrtsstraßen (s. S. 13) empfiehlt es sich in jedem Fall, der Großschifffahrt, die nicht einfach ihren Kurs ändern kann, so **rechtzeitig** auszuweichen, dass gar nicht erst die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes entsteht. Dort, wo es möglich ist, sollte außerhalb des Fahrwassers bzw. der Fahrinne gefahren werden. Das Fahrwasser ist unter Berücksichtigung des durchgehenden Verkehrs auf dem kürzesten Weg zu queren. Kurs- und/oder Geschwindigkeitsveränderungen müssen so deutlich und rechtzeitig erfolgen, dass andere Fahrzeugführer sie erkennen und sich darauf einstellen können.

Rücksicht auf Schwächere

Schwimmer, Ruderer, Kanuten und Segelsurfer bedürfen besonderer Rücksicht. Sie haben zwar örtlich bestehende Badeverordnungen und Verkehrsregeln zu beachten, sind Ihnen aber dankbar, wenn Sie sie in einem großen Bogen langsam umfahren. Ruderboote schlagen leicht voll Wasser und kentern dann.

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

Fahrregeln

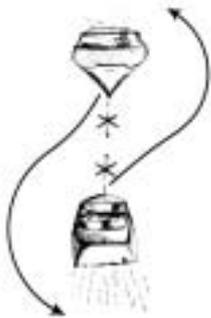
Führer von Sportfahrzeugen auf **Binnenschifffahrtsstraßen** müssen folgende für alle Fahrzeuge geltenden Fahrregeln beachten:

- Begegnen oder Überholen ist nur gestattet, wenn das Fahrwasser ausreichend breit ist.
- Überholmanöver dürfen erst begonnen werden, wenn sichergestellt ist, dass sie ohne Gefahr ausgeführt werden können.
- Kurs und Geschwindigkeit dürfen nicht so geändert werden, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes entsteht.
- Im Bereich der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung müssen Geschwindigkeitsbeschränkungen beachtet werden, die ihren Sonderkapiteln zu entnehmen sind.

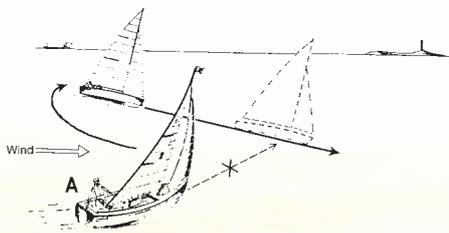
Für Sportfahrzeuge, die Kleinfahrzeuge sind (weniger als 20 m Höchstlänge), gelten außerdem noch besondere Fahrregeln:



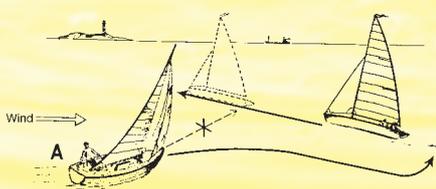
- Kleinfahrzeuge müssen Großfahrzeugen und Fahrzeugen, die das blaue Funkellicht nach § 3.27 BinSchStrO zeigen, ausweichen.
- Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb müssen anderen Kleinfahrzeugen ausweichen.
- Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb (z. B. Ruderboote) müssen den unter Segel fahrenden Kleinfahrzeugen ausweichen.
- Kreuzen sich die Kurse zweier Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb, muss dasjenige ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.
- Nur unter Segel fahrende Kleinfahrzeuge überholen andere auf der Luvseite.
- Zwei Kleinfahrzeuge (mit oder ohne Maschinenantrieb) müssen beim Begegnen Backbord an Backbord vorbeifahren.



- Zwei nur unter Segel fahrende Kleinfahrzeuge müssen beim Begegnen 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;



- b) 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.



- 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 Fahrgastschiffahrt so vorbeifahren, dass weder Personen noch Anlagen gefährdet werden.

Fahrwasser sind die Teile der Wasserstraßen, die den örtlichen Umständen nach vom durchgehenden Schiffsverkehr benutzt werden.

Fahrinnen 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. Fahrinnen können durch die Schiffsfahrtszeichen nach Anlage 8 II der BinSchStrO, RheinSchPV, MoselSchPV und DonauSchPV (s. S. 21) gekennzeichnet sein.

Auf den **Seeschiffahrtsstraßen** gelten – mit Ausnahme der Segelfahrzeuge untereinander (siehe rechte Spalte) – keine besonderen Fahrregeln für Sportfahrzeuge. Sie haben die gleichen Rechte, aber auch die gleichen Pflichten wie die Berufsschiffahrt.

Vorfahrt

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

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

Gegenüber Fahrzeugen, die in das Fahrwasser aus einem abzweigenden oder einmündenden Fahrwasser einlaufen, gilt das Vorfahrtsrecht unabhängig davon, ob die Fahrzeuge dem Fahrwasserverlauf folgen.

Für Segelfahrzeuge, die nicht deutlich der Richtung eines Fahrwassers folgen, gelten auf den Seeschiffahrtsstraßen in Bezug auf andere Segelfahrzeuge die Ausweichregeln der Kollisionsverhütungsregeln (s. Buchst. a) und b) linke Spalte), 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.

Fahrwasser sind die Teile der Wasserflächen, die durch die Schiffsfahrtszeichen B.11 und B.13 der Anlage I der SeeSchStrO (Fahrwasserseitenbezeichnung bzw. Bezeichnung von abzweigenden Fahrwassern, s. S. 20) begrenzt oder gekennzeichnet oder die auf den Binnenwasserstraßen für die durchgehende Schiffsfahrt bestimmt sind.

Vorfahrtregeln für Engstellen

An Brücken und Sperrwerken wird besonders häufig das Signal „ein weißes über zwei grünen Lichtern“ gezeigt. Das bedeutet, das betreffende Bauwerk kann unter Beachtung der Vorfahrtregeln für Engstellen passiert werden. Nach diesen Regeln hat dann, wenn sich einer Engstelle von beiden Seiten Fahrzeuge nähern,

Vorfahrt

1. 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.
2. 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.

Fahrverbote

- Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen haben für bestimmte Wasserflächen außerhalb des Fahrwassers Fahrverbote erlassen.
- Es 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.
- Die Befahrensverbote für Bundeswasserstraßen in den Nationalparks im Bereich der Nord- und Ostsee sowie in den Naturschutzgebieten sind zu beachten. Auskunft geben die zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen.

Fahrgeschwindigkeit

Sie ist so einzurichten, dass sie jederzeit der Verkehrslage und der Beschaffenheit der Schifffahrtsstraße genügt und nötigenfalls rechtzeitig gestoppt werden kann. Motorbootfahrer und Fahrer von Segelyachten unter Motor sollten bedenken, dass rasantes Fahren, so vernünftig es auch für sie selbst sein mag, sehr starken Schwell verursacht, der im Hafen oder in Päckchen vor Anker liegende Boote in kritische Situationen bringen kann. Bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen sind zu beachten.

Anker-, Anlege- und Festmachverbote

Durch das Anker-, Anlegen und Festmachen darf die Schifffahrt nicht beeinträchtigt werden. Auf anliegende Fahrzeuge hat die übliche Schifffahrt Rücksicht zu nehmen.

Auf den **Binnenschifffahrtsstraßen** müssen Wassersportfahrzeuge 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.

Grundsätzliches Stillliege-, Anker- und Festmachverbot besteht

- auf Schifffahrts- und Schleusenkanälen;
- auf den von der zuständigen Behörde bekanntgegebenen 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 usw.

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

Auf den **Seeschifffahrtsstraßen** ist das Anker- und Festmachen verboten

- 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.
- Das Anlegen und Festmachen ist verboten
- an Sperrwerken, Strombauwerken, Leitwerken, Pegeln, festen und schwimmenden Schifffahrtszeichen,
 - an engen und unübersichtlichen Stellen und innerhalb von Fähr- und Brückenstrecken.

Durchfahren der Schleusen

Auf den **Binnenschifffahrtsstraßen** müssen die Führer von Kleinfahrzeugen im Schleusenbereich folgende Vorschriften beachten:

- Es darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden.



- Bei Annäherung an die Schleuse, insbesondere in den Schleusenvorhöfen, ist das Überholen verboten.
 - Außer zur Einfahrt in die Schleusenkammer darf nicht über das am Ufer aufgestellte Halteschild hinausgefahren werden.
 - Wer nicht schleusen will, darf nicht im Schleusenbereich stillliegen.
 - Kleinfahrzeuge dürfen erst nach den Fahrzeugen der Großschifffahrt in die Kammer hineinfahren.
 - Während des Schleusenvorgangs muss das Fahrzeug ausreichend befestigt sein; es müssen Fender benutzt werden.
- Schleusenein- und -ausfahrt werden durch Lichtsignale in unmittelbarer Nähe der Schleusenkammer geregelt. Soweit sie nicht Bootsschleusen, Bootsgasen oder Bootsumsetzanlagen benutzen können, werden Kleinfahrzeuge nur in größeren Gruppen oder zusammen mit anderen Fahrzeugen geschleust. Ausnahmen sind jedoch möglich. Bei Gruppen- oder Wanderfahrten empfiehlt sich eine rechtzeitige Anmeldung zum Schleusen beim zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt oder bei der jeweiligen Schleusenbetriebsstelle. Sind Bootsschleusen vorhanden, sollten diese Anlagen benutzt werden.

Durchfahren von Brücken

Das Fahrwasser wird durch Brückenöffnungen teilweise erheblich eingeschränkt. Daher regeln Verkehrszeichen das Durchfahren von Brückenöffnungen:

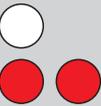
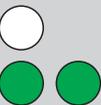
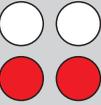
- Ist eine Brückenöffnung durch ein oder zwei gelbe oder weiß-grüne Karos gekennzeichnet, wird empfohlen, diese Öffnung zu durchfahren. Die anderen Öffnungen dürfen nur auf eigene Gefahr benutzt werden.
- Ist eine Brückenöffnung durch rot-weiße Karos gekennzeichnet, so ist in diesem Bogen die Schifffahrt außerhalb des durch die beiden Tafeln begrenzten Raumes 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.

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

-  Durchfahren/Einfahren verboten, Brücke/Sperrwerk/Schleuse ist geschlossen
-  Freigabe von Brücke/Sperrwerk/Schleuse wird vorbereitet
-  Brücke/Sperrwerk/Schleuse kann von Fahrzeugen durchfahren werden, für die die Durchfahrtshöhe mit Sicherheit ausreicht. Ein eventueller Gegenverkehr hat aber Vorfahrt
-  Brücke/Sperrwerk/Schleuse ist geöffnet; sie kann durchfahren bzw. es kann eingefahren werden, jedoch unter Beachtung der Vorfahrtregeln für Engstellen
-  Hubbrücke steht in der ersten Hubstufe und kann von Fahrzeugen, für die die Durchfahrthöhe ausreicht, durchfahren werden
-  Durchfahren/Einfahren. Brücke/Sperrwerk/ Schleuse ist geöffnet. Gegenverkehr ist gesperrt

	Die Anlage ist für die Schifffahrt gesperrt
	Einfahren in die Zufahrten, Schleusenvorhöfen und Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals für Sportfahrzeuge frei
	Aus der Schleuse ausfahren
	Ausfahren aus der Schleuse ist verboten
	Brücke/Sperrwerk/Schleuse geöffnet; seewärts fahrende Fahrzeuge durchfahren
	Brücke/Sperrwerk/Schleuse geöffnet; binnenwärts fahrende Fahrzeuge durchfahren
	Durchfahren/Einfahren verboten. Brücke/Sperrwerk/Schleuse kann vorübergehend nicht geöffnet werden
	Schallsignal von Fahrzeugen: „Brücke/Sperrtor/Schleuse öffnen“ (gilt nicht für Travle-Hubbrücken).

Verhalten bei unsichtigem Wetter

Damit Nebel und verminderte Sicht nicht zum Alptraum werden, beachten Sie folgende Regeln:

- Das Fahrwasser meiden und außerhalb des Fahrwassers ankern, wenn keine Möglichkeit besteht, einen Hafen anzulaufen.
- Vorsichtig manövrieren.
- Positionslaternen einschalten.
- Sorgfältig Ausguck halten.
- Rettungswesten anlegen und alle Mann klar zum Manöver haben.
- Vorschriften über Schallsignale beachten.
- Radarreflektor setzen.

Achtung: Auf Binnenschifffahrtsstraßen dürfen Fahrzeuge bei unsichtigem Wetter nur fahren, wenn sie mit einer Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff-Schiff ausgerüstet und auf Kanal 10 oder einem von der zuständigen Behörde zugewiesenen anderen Kanal auf Empfang geschaltet sind.

Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge

In Bezug auf Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf den **Seeschifffahrtsstraßen** beachten Sie bitte folgende Regeln:

- Denken Sie bei Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen an die rasche Annäherung.
- Auch bei Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen ist mit Sog und Wellenschlag zu rechnen.
- Sportfahrzeuge, insbesondere solche aus Holz und Kunststoff, reflektieren Radarwellen aus physikalischen Gründen nur unzureichend.
- Meiden Sie, wenn möglich, die Routen von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen.

Allgemeine seemännische Sorgfaltspflichten, die in Bezug auf Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge besonders zu beachten sind:

- Achten Sie darauf, dass der Radarreflektor möglichst frei und fest angebracht ist. Berücksichtigen Sie beim aktiven Reflektor die Energieversorgung und maximale Krängungswinkel, da Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in noch höherem Maß auf eine frühzeitige Erkennung im Radar angewiesen sind.
- Setzen Sie ordnungsgemäß und rechtzeitig Ihre Positionslaternen zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang und bei verminderter Sicht.
- Halten Sie stets einen gehörigen Ausguck und beobachten Sie aufmerksam den Seeraum.
- Halten Sie eine starke Handlampe bereit, um bei Annäherung eines Hochgeschwindigkeitsfahrzeuges Ihre Segel anzuleuchten, damit man Sie deutlich erkennen kann. Wenn Sie feststellen, dass das Hochgeschwindigkeitsfahrzeug trotz Anleuchten der Segel sich Ihnen weiterhin auf Kollisionskurs nähert oder wenn



Sie zweifeln, ob das Hochgeschwindigkeitsfahrzeug zur Vermeidung eines Zusammenstoßes ausreichend manövriert, zeigen Sie dies sofort durch ein Lichtsignal von mindestens fünf kurzen, rasch aufeinanderfolgenden Blitzen an.

- Scheuen Sie sich nicht, als letzte Möglichkeit der Wahrnehmung, einen weißen Stern abzugeben.

GPS und Bezugssysteme der Seekarten

Die Positionsangaben der GPS-Geräte sind auf World Geodetic System (WGS) bezogen, welches z. T. erheblich von den meisten in den Seekarten benutzten Bezugssystemen abweicht. Die hydrographischen Dienste sind bemüht, in den Karten Abweichungen gegenüber dem WGS anzugeben. Falls solche Angaben fehlen, wird empfohlen, in Landnähe stets alle an Bord verfügbaren Hilfsmittel zur Ortsbestimmung mit heranzuziehen.

Wichtige Schallsignale der Fahrzeuge

– Binnenschifffahrt –

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

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

– •	1 langer, 1 kurzer Ton: „Ich wende über Steuerbord“
– • •	1 langer Ton, 2 kurze Töne: „Ich wende über Backbord“

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

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

– Seeschifffahrt –

–	Achtung
– • • • •	Gefahr- und Warnsignal
– • • • •	
•	Kursänderungssignale „Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord“
• •	nach Backbord“
• • •	„Meine Maschine arbeitet rückwärts“
	Aufforderungssignale
• • • • •	Bitte Ausweichpflicht nachkommen
• – • •	Aufforderung zum Anhalten
	Signale bei verminderter Sicht
– ¹⁾	Maschinenfahrzeug in Fahrt, Fahrt durchs Wasser



– – ¹⁾	Maschinenfahrzeug in Fahrt, keine Fahrt durchs Wasser
– • • ¹⁾	– Manövrierunfähige Fahrzeuge – Tiefgangsbehinderte Fahrzeuge – Schleppende oder schiebende Fahrzeuge – Segelfahrzeuge in Fahrt – Manövierbehinderte Fahrzeuge in Fahrt oder vor Anker – Fischende Fahrzeuge in Fahrt oder vor Anker
– • • • ¹⁾	Letztes bemanntes Fahrzeug eines Schleppzuges
🚨 ²⁾	Ankerlieger unter 100 m Länge
🚨 🚢 ²⁾	Ankerlieger über 100 m Länge
• – •	Warnsignal eines Ankerliegers
	Überholssignale
– – •	Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Steuerbordseite zu überholen
– – • •	Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Backbordseite zu überholen
– • – •	Zustimmung des zu überholenden Fahrzeuges zum Überholen
	„Bleib-weg-Signal“ für Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt
• –	1 kurzer, 1 langer Ton ³⁾ „Gefahr durch freiwerdende Güter – Brand- und Explosionsgefahr – Abstand halten. Rauchen einstellen, nicht geschützte Feuer und Lichter löschen, Fenster schließen. Gefahrenbereich verlassen.“



¹⁾ mindestens alle 2 Minuten
²⁾ mindestens jede Minute
³⁾ Binnenschifffahrt: mindestens 15 Minuten in Folge
 Seeschifffahrt: in jeder Minute mindestens 5 x hintereinander mit jeweils 2 Sekunden Zwischenpause, so lange wie erforderlich

Ankerliegen im Nebel auf Seeschiffahrtsstraßen

Ein Fahrzeug vor Anker muss bei verminderter Sicht mindestens jede Minute etwa 5 Sekunden lang die Glocke rasch läuten. Ein Fahrzeug von weniger als 12 m Länge braucht das oben erwähnte Signal nicht zu geben, muss aber dann mindestens alle 2 Minuten ein anderes kräftiges Schallsignal geben.

Auf Seeschiffahrtsstraßen muss ein Fahrzeug von 12 und mehr Metern Länge mit baumustergeprüften und vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zugelassenen Schallsignalanlagen (Pfeife und Glocke) ausgerüstet sein.

Lichterführung auf Binnenschiffahrtsstraßen

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

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

In Fahrt müssen führen:

- Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb **entweder** als Topplicht: ein weißes helles Licht in gleicher Höhe wie die Seitenlichter und mindestens 1 Meter vor ihnen, als Seitenlichter: ein grünes helles oder gewöhnliches Licht und ein rotes helles oder gewöhnliches Licht, als Hecklicht: ein weißes gewöhnliches Licht; **oder** als Topplicht: ein weißes helles Licht, 1 Meter höher als die Seitenlichter, als Seitenlichter: ein grünes helles und ein rotes helles Licht, diese können unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein, als Hecklicht: ein weißes gewöhnliches Licht; **oder** als Topplicht: ein weißes helles von allen Seiten sichtbares Licht, als Seitenlichter: ein grünes helles und ein rotes helles Licht, diese können unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein.

- Kleinfahrzeuge, die unter Segel fahren **entweder** als Seitenlichter: je ein grünes und ein rotes helles oder gewöhnliches Licht. Die Lichter dürfen auch unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein, als Hecklicht: ein weißes helles oder gewöhnliches Licht, oder Seitenlichter und das Hecklicht in einer einzigen Laterne am Topp, **oder** als Topplicht: ein weißes gewöhnliches von allen Seiten sichtbares Licht, bei der Annäherung anderer Fahrzeuge: ein zweites weißes gewöhnliches Licht.
- Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb und ohne Segel
 - ein weißes gewöhnliches von allen Seiten sichtbares Licht.
- Stillliegende Kleinfahrzeuge
 - ein von allen Seiten sichtbares weißes gewöhnliches Licht auf der Fahrwasserseite.

Andere als die vorgeschriebenen Lichter dürfen nicht geführt werden.

Lichterführung auf Seeschiffahrtsstraßen

Auf den **Seeschiffahrtsstraßen** sind Lichter bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu führen. Bei verminderter Sicht gilt diese Regelung auch für die Zeit zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang. Es dürfen nur vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie baumustergeprüfte Positionslaternen verwendet werden. Produkte aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die den deutschen technischen Anforderungen nicht entsprechen, werden einschließlich der im Herstellungsland durchgeführten Prüfungen, Zulassungen und Überwachungen als gleichwertig anerkannt, wenn mit ihnen das geforderte Schutzniveau – Sicherheit, Gesundheit und Gebrauchstauglichkeit – gleichermaßen dauerhaft erreicht wird. Für die ständige Wirksamkeit und Betriebssicherheit der Positionslaternen ist der Fahrzeugführer verantwortlich.

Vorgeschriebene Lichter bei Fahrzeugen in Fahrt:

- Segel- und Ruderboote: Seitenlichter und ein Hecklicht. Bei weniger als 20 m Länge dürfen anstelle der Seitenlichter und des Hecklichtes eine Dreifarben-

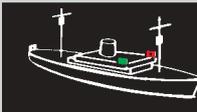
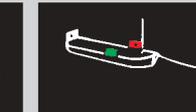
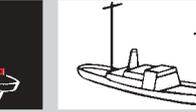
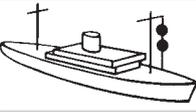
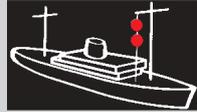
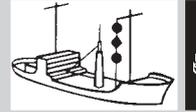
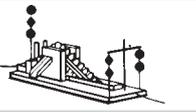
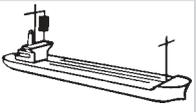
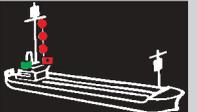
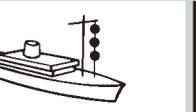
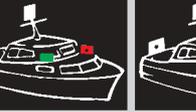
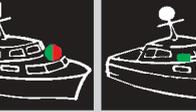
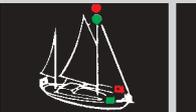
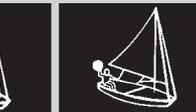
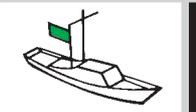
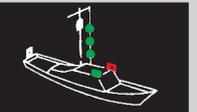
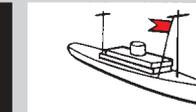
laterne an oder nahe der Mastspitze führen. Wenn Segelboote unter 12 m Länge und Ruderboote die Lichter nicht führen können, muß mindestens ein weißes Rundumlicht geführt werden.

- Motorboote: Topplicht, Seitenlichter, Hecklicht. Motorboote von weniger als 7 m Länge und nicht mehr als 7 kn Höchstgeschwindigkeit mindestens ein weißes Rundumlicht, beziehungsweise Motorboote von weniger als 12 m Länge ein weißes Rundumlicht und Seitenlichter oder weißes Rundumlicht und doppelfarbige Laterne.
- Segel- und Ruderboote von weniger als 12 m Länge, die mit Maschinenantrieb ausgerüstet sind: Dieselben Lichter wie Segel- und Ruderboote von weniger als 12 m Länge, wenn und solange der Maschinenantrieb nicht benutzt wird. Wird dagegen der Maschinenantrieb benutzt, so müssen sie die entsprechenden Lichter für Motorboote führen, auch wenn sie gleichzeitig unter Segel fahren.
- Motorboote von weniger als 7 m Länge sowie Segelboote unter 12 m Länge und Ruderboote, die wegen der Bauart des Fahrzeuges auch kein weißes Rundumlicht führen können, dürfen in der Zeit, in der die Lichter geführt werden müssen, nicht fahren, es sei denn, dass ein Notstand vorliegt. Für diesen Fall ist eine elektrische Leuchte oder Laterne mit einem weißen Licht ständig gebrauchsfertig mitzuführen und rechtzeitig zu zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhindern. Topp- und Hecklichter sind weiße Lichter, Seitenlicht Steuerbord ist ein grünes Licht, Seitenlicht Backbord ist ein rotes Licht.



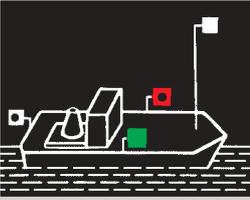
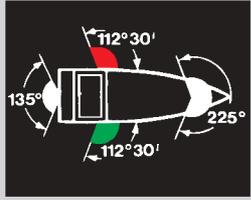
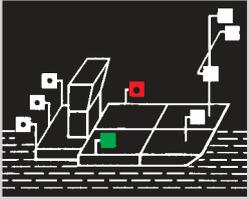
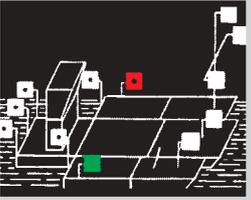
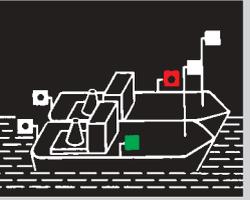
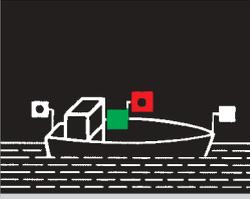
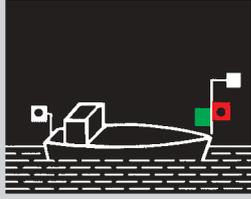
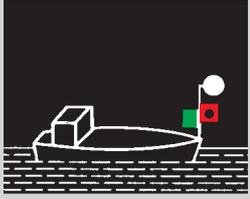
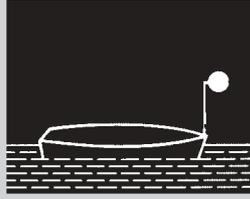
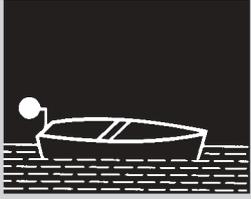
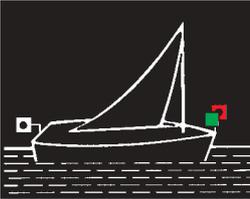
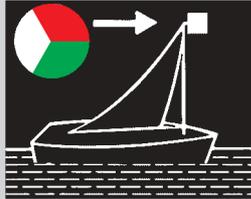
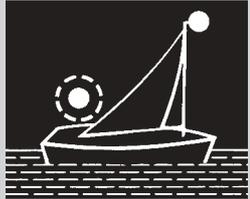
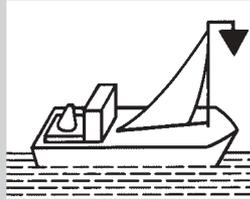
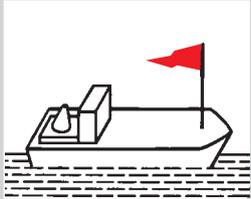
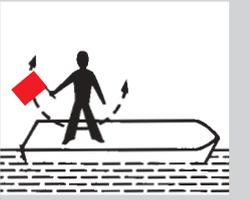
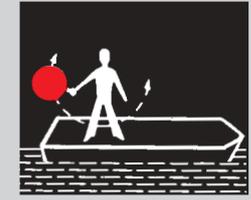
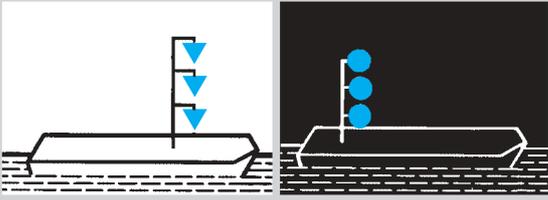
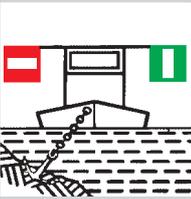
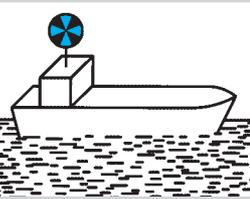
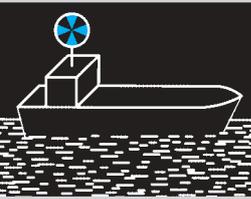
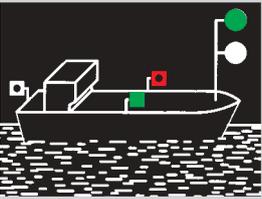
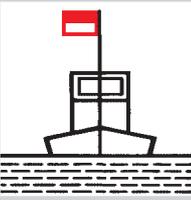
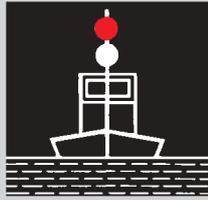
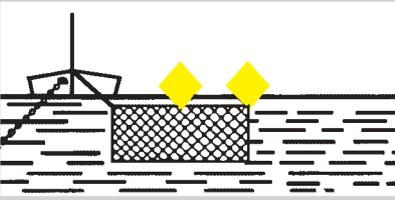
18 Verkehrsvorschriften auf den See-

Sichtzeichen der Fahrzeuge auf den Seeschiffsstraßen

					
Maschinenfahrzeuge in Fahrt Links: Unter 50 m Länge Rechts: Über 50 m Länge		Schleppverbände in Fahrt Links: Bis 200 m Schleppzuglänge (Schlepper nicht über 50 m Länge). Mitte: Mit längsseits geschleppten Anhängen. Rechts: Über 200 m Länge, mit außergewöhnlichem Schwimmkörper (schleppendes Fahrzeug über 50 m lang)			
					
Schubverbände in Fahrt Links: Starr verbunden. Rechts: Nicht starr verbunden. Schiebendes Fahrzeug über 50 m lang		Trawler (Grundschleppnetzfisher) Links: Über 20 m lang Rechts: Über 50 m Länge bei Fahrt durchs Wasser		Treibnetzfisher mit ausgebrachtem Fanggerät Links: Über 20 m Länge Rechts: Ohne Fahrt durchs Wasser	
					
Manövrierunfähiges Fahrzeug über 12 m Länge – keine Fahrt durch das Wasser –		Manövrierbehindertes Fahrzeug mit Fahrt durchs Wasser Über 50 m Länge		Bagger oder Taucher bei der Arbeit ohne Fahrt durchs Wasser. Passierseite: 2 grüne Lichter bzw. 2 schwarze Rhomben	
					
Tiefgangbehinderte Fahrzeuge		Fahrzeuge vor Anker unter 50 m Länge		Fahrzeuge auf Grund Rechts: Über 50 m Länge Links: Über 12 m Länge	
					
Maschinenfahrzeuge in Fahrt unter 20 m Länge		Maschinenfahrzeuge in Fahrt unter 12 m Länge			Maschinenfahrzeuge in Fahrt unter 7 m lang, 7 kn Höchstgeschw.
					
Segelfahrzeuge in Fahrt unter 20 m Länge			Segelfahrzeuge in Fahrt unter 7 m Länge		Segelfahrzeuge in Fahrt mit Maschinenkraft fahrend
					
Fahrzeuge unter Ruder in Fahrt		In Fahrt befindliche Segelfahrzeuge unter 12 m Länge und Fahrzeuge unter Ruder, die Lichter nach den KVR nicht führen können.		Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes bei Erfüllung polizeilicher Aufgaben, wenn der Verkehr gefährdet wird.	
					
Zollfahrzeug		Fähren in Fahrt Links: Nicht freifahrend Rechts: Freifahrend auf NOK und Trave		Fahrzeuge mit bestimmten gefährlichen Gütern Rechts: Über 50 m Länge	

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

Bezeichnung der Fahrzeuge auf den Binnenschifffahrtsstraßen

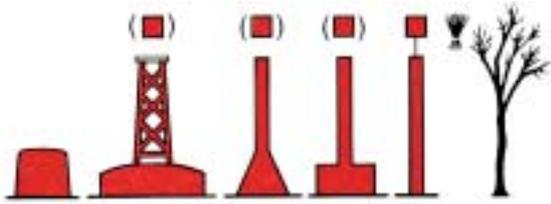
				
Nachtbezeichnung für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb bis 110 m		Schubverband	Schubverband	Gekuppelte Fahrzeuge
				
Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb			Geschlepptes oder gekoppeltes Fahrzeug	Nicht mit Maschine oder Segel fahrend
				
Unter Segel fahrendes Kleinfahrzeug			Mit Maschine und Segel fahrend	Fahrzeug, das einen Vorrang hat
				
Manövrierunfähiges Fahrzeug	Manövrierunfähiges Fahrzeug	Fahrzeuge bei Beförderung bestimmter gefährlicher Güter (zusätzliche Bezeichnung) – je nach Gefahrgut 1, 2, oder 3 blaue Kegel bzw. Lichter		
				
Schwimmende Geräte bei der Arbeit		Fahrzeuge der Überwachungsbehörden		Nachtbezeichnung frei fahrender Fähren in Fahrt
				
Fahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen, die gegen Wellenschlag zu schützen sind		Fischereifahrzeuge mit Netzen oder Auslegern		

Die vollständige Bezeichnung der Fahrzeuge ergibt sich aus den auf Seite 12 genannten Verkehrsvorschriften.

Schifffahrtszeichen

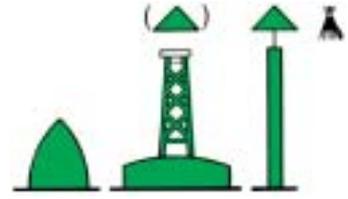
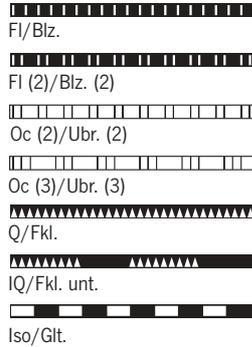
Seeschiffahrtsstraßen

Seitenbezeichnung des Fahrwassers



Backbordseite von See kommend

Feuer (wenn vorhanden): Farbe rot



Steuerbordseite von See kommend

Feuer (wenn vorhanden): Farbe grün

Seeschiffahrtsstraßen

Abzweigende oder einmündende Fahrwasser



Steuerbordseite | Backbordseite
des durchgehenden Fahrwassers
und

Backbordseite | Steuerbordseite
des abzweigenden oder
einmündenden Fahrwassers

wenn Feuer: Farbe grün/rot
Kennung:



Zeichenerklärung



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

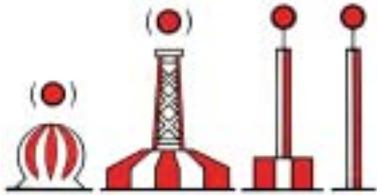
Beispiel:



Gruppe von 6 Funkeln und 1 Blink

See- und Binnenschiffahrtsstraßen

Zufahrten zu Fahrwassern und Mitte von Schiffahrtswegen



wenn Feuer: Farbe weiß
Kennung:



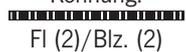
See- und Binnenschiffahrtsstraßen

Gefahrenstellen

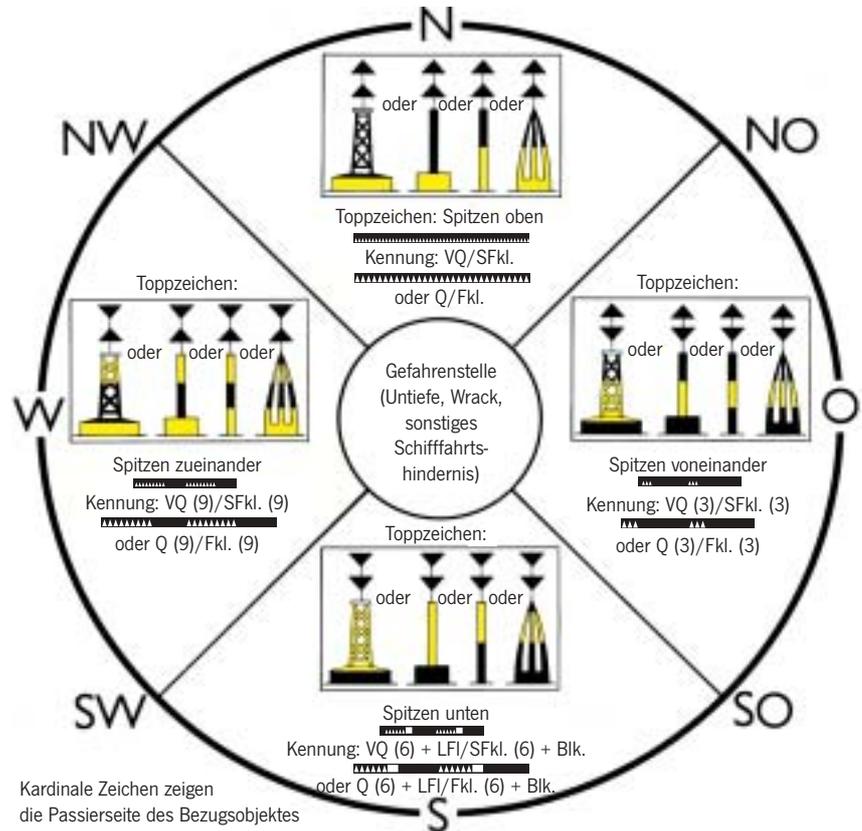


Einzelfahrstellen
(an allen Seiten passierbar)

wenn Feuer: Farbe weiß
Kennung:

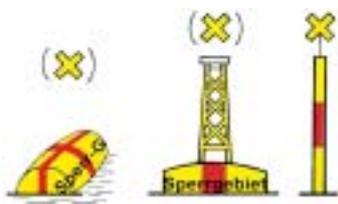


See- und Binnenschiffahrtsstraßen



Kardinale Zeichen zeigen die Passierseite des Bezugsobjektes in Kompaßrichtung an

Seeschifffahrtsstraßen:



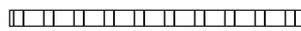
Sperrgebiet (militärisch oder zivil)

wenn Feuer: Farbe gelb

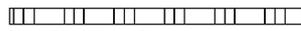
Kennung:



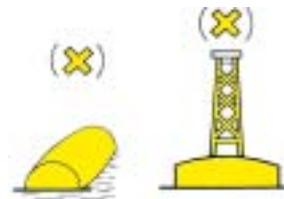
Fl/Blz.



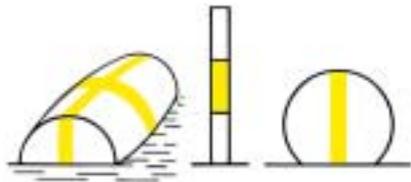
Oc (2)/Ubr. (2)



Oc (3)/Ubr. (3)



Besondere Gebiete und Stellen, z. B. Reede, Baggerschüttstelle



Wegen Badebetrieb für Maschinenfahrzeuge und Wassermotorräder gesperrt

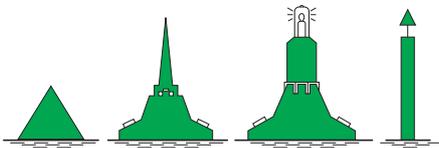


Geschwindigkeitsbeschränkung
8 km/h innerhalb
500-m-Zone
vor Stellen mit erkennbarem
Badebetrieb

Binnenschifffahrtsstraßen

Bezeichnung der Fahrrinne

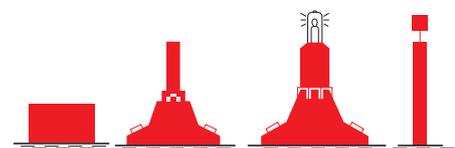
linke Seite stromab



Fahrrinnenspaltung



rechte Seite stromab



Hindernisse



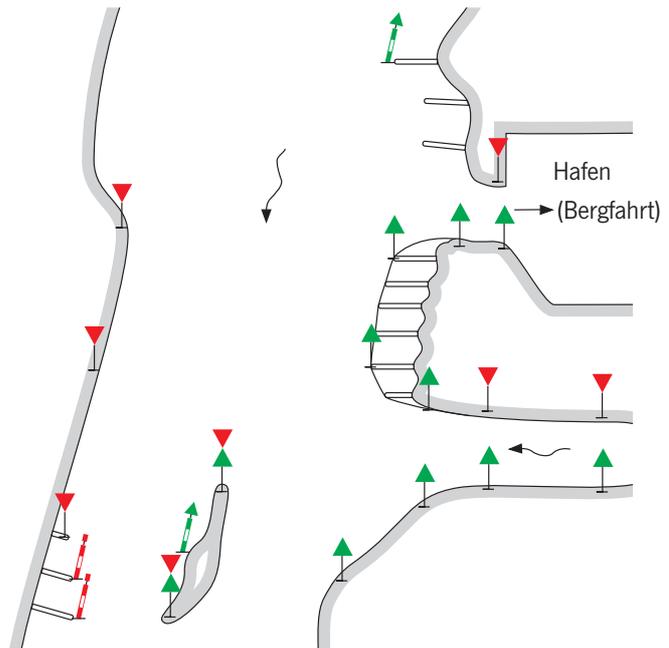
Linke Seite (stromab)



Spaltung



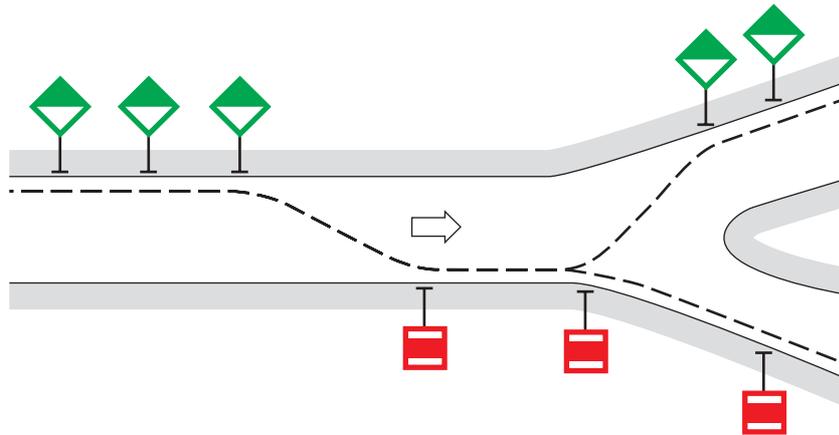
Rechte Seite (stromab)



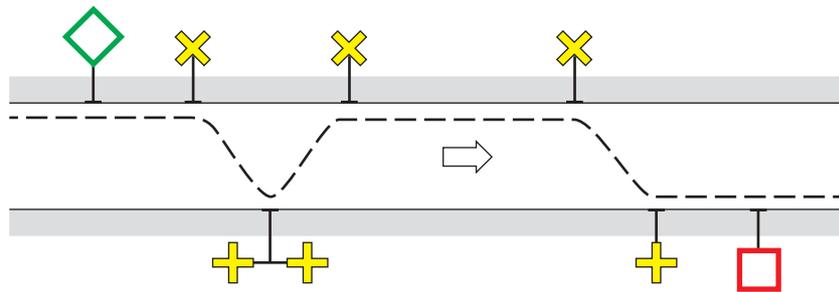
Schiffahrtszeichen

Binnenschiffahrtsstraßen:

Lage der Fahrrinne zum Ufer



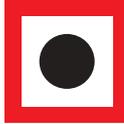
Übergang der Fahrrinne von einem zum anderen Ufer

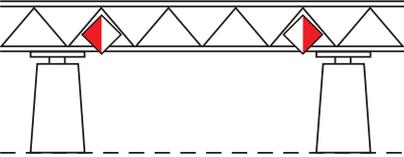
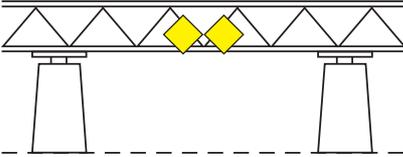
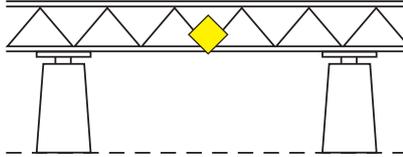


Wichtige Verbotsschilder – See und Binnen –

<p>rote Lichter</p> <p>Durchfahrt verboten</p>	<p>rote Flagge</p> <p>Durchfahrt verboten</p>	<p>Tafel</p> <p>Durchfahrt verboten (Binnen)</p> <p>Sperrung einer Teilstrecke (See)</p>	<p>Liegeverbot</p>	<p>Ankerverbot</p>	<p>Festmacheverbot</p>	<p>Wellenschlag vermeiden</p>	<p>oder</p> <p>nur Binnen</p>
<p>Fahrverbot für Fahrzeuge, die weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fahren</p>	<p>Verbot des Wasserski-laufens</p>	<p>Verbot, außerhalb der angezeigten Begrenzung zu fahren (gilt auf Seeschiffahrtsstraßen nicht für kleine Fahrzeuge)</p>	<p>Überholverbot allgemein</p>	<p>Verbot des Begegnens und Überholverbot</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkung wegen Gefährdung durch Sog und Wellenschlag (See)</p>		
<p>Nur für Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb befahrbar (Binnen)</p>	<p>Fahrverbot für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb (Binnen)</p>	<p>Fahrverbot für Sportboote (Binnen)</p>	<p>Fahrverbot für Segelfahrzeuge (Binnen)</p>	<p>Verbot des Segelsurfens (Binnen)</p>	<p>Wendeverbot (Binnen)</p>		

Wichtige Gebotszeichen – See und Binnen –

					
Anhalten	Pfeilrichtung einschlagen	Geschwindigkeitsbeschränkung (in km/Std.)	Schallsignal geben	Gebot, besondere Vorsicht walten zu lassen	Verpflichtung, das Funkgerät auf dem auf dem Zeichen angegebenen Kanal in Betrieb zu nehmen (Binnen)

		
Durchfahrverbot außerhalb des von den Tafeln begrenzten Raumes (gilt auf Seeschifffahrtsstraßen nicht für kleine Fahrzeuge)	In einer Richtung befahrbar (Gegenrichtung gesperrt)	In beiden Richtungen befahrbar

Einschränkungen – See und Binnen –

Empfehlungs- und Hinweiszeichen

							
Fahrwassereinschränkung Abstand in Metern, in dem sich Fahrzeuge vom Tafelzeichen entfernt halten sollen.	Fahrwassertiefe begrenzt (Binnen)	Durchfahrshöhe begrenzt (Binnen)	Beschränkung auf zusätzlicher Tafel angegeben	Empfehlung in Pfeilrichtung zu fahren (Binnen)	Erlaubnis zum Durchfahren (Binnen)	Ende eines Ge- oder Verbots	Fahrerlaubnis für Wassermotorräder

						
Stillliegen erlaubt (Binnen)	Fahrerlaubnis für Fahrzeuge, die weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fahren (Binnen)	Ankern erlaubt (Binnen)	Festmachen erlaubt (Binnen)	Wasserski-strecke (bei See: im Fahrwasser)	Nicht frei fahrende Fähre	Frei fahrende Fähre

						
Fernsprechstelle	Hinweis auf Wehr (Binnen)	Fahrerlaubnis für Sportboote (Binnen)	Fahrerlaubnis für Segelfahrzeuge (Binnen)	Fahrerlaubnis für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb (Binnen)	Erlaubnis zum Segelsurfen	Nautischer Informationsfunk (Binnen)



Segelsurfen

Auf den **Binnenschiffahrtsstraßen** – mit Ausnahme der Kanäle – ist das Fahren mit einem Segelsurfbrett erlaubt. Die von der Berufsschiffahrt benutzten Bereiche sind jedoch zu meiden. Auf Badende und Schwimmer ist besonders Rücksicht zu nehmen. Segelsurfer sind Kleinfahrzeuge unter Segel. Die Fahrregeln für Kleinfahrzeuge (s. S. 13) sind zu beachten.

Auf den **Seeschiffahrtsstraßen** ist das Segelsurfen im Fahrwasser nur auf den von den Schifffahrtspolizeibehörden bekanntgemachten Fahrwassern erlaubt. Außerhalb des Fahrwassers ist das Segelsurfen grundsätzlich erlaubt, sofern es nicht auf bestimmten Wasserflächen von der Schifffahrtspolizeibehörde verboten wurde. Segelsurfer unterliegen untereinander der gleichen Ausweispflicht wie Segelboote. Auf Badende und Schwimmer ist besonders Rücksicht zu nehmen. Dieser Sport darf nur bei Tag und klarer Sicht ausgeübt werden. Segelsurfer haben allen anderen Fahrzeugen auszuweichen.

Die Segelsurfer sollten mit

- einem Surfanzug,
- einer ohnmachtssicheren Rettungsweste,
- Notsignalen (je nach Gewässer),
- einer Sicherheitsleine (zwischen Surfbrett und Rigg)

ausgerüstet sein und folgende Regeln berücksichtigen:

- ablandigen Wind und Strömung beachten,
- Wetter und Revierbesonderheiten beachten,
- Verkehrsregeln befolgen,
- Fahrwasser nicht befahren,
- Badestrände meiden.

Verhalten im Notfall:

- Bleiben Sie grundsätzlich bei Ihrem unsinkbaren Surfbrett und schwimmen Sie nicht zur Küste!
- Schonen Sie Ihre Kräfte und vermeiden Sie unnötiges Schwimmen!
- Machen Sie sich durch Notsignale bemerkbar und zwar auf dem Brett sitzend durch langsames und wiederholtes Heben und Senken der seitlich ausgestreckten Arme oder durch Signale mit der Doppeltonpfeife, einer Notflagge oder einem Signalspiegel oder durch Auslösen eines orangefarbenen Rauchsignals oder Abschießen von Seenotraketen.

**Wasserski
Wassermotorräder**

Das Wasserskilaufen und Wassermotorradfahren auf **Binnenschiffahrtsstraßen** und auf **Seeschiffahrtsstraßen im Fahrwasser** ist nur auf den für das Wasserskilaufen **oder** Wassermotorradfahren besonders freigegebenen, mit blauen Tafeln gekennzeichneten Wasserflächen erlaubt.



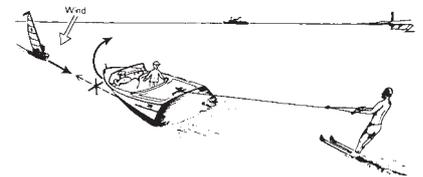
Wasserskistrecke



Fahrerlaubnis für Wassermotorräder

Auf den **Binnenschiffahrtsstraßen** darf mit Wassermotorrädern außerhalb der freigegebenen Wasserflächen nur unter Einhaltung

eines klar erkennbaren Geradeauskurses gefahren werden (sog. Touren- oder Wanderfahrten). Schleusen dürfen von Wassermotorrädern nur dann befahren werden, wenn sie die Schleusenbedingungen erfüllen. Auf **Seeschiffahrtsstraßen außerhalb des Fahrwassers** ist das Wasserskilaufen und das Wassermotorradfahren grundsätzlich erlaubt, sofern es nicht auf bestimmten Wasserflächen von der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde verboten wurde. Die Wasserskiläufer und ihre Zugboote sowie die Wassermotorradfahrer müssen allen anderen Fahrzeugen ausweichen. Während der Vorbeifahrt an Fahrzeugen oder Badenden müssen die Wasserskiläufer sich im Kielwasser ihrer Zugboote halten.



Wasserskiläufer, die Führer ihrer Zugboote und Wassermotorradfahrer müssen ihre Geschwindigkeit so einrichten und einen so großen Abstand einhalten, dass sie bei der Vorbeifahrt weder Personen gefährden oder die übrige Schifffahrt behindern noch Anlagen beschädigen. Auf dem ziehenden Boot muss neben dem Schiffsführer eine zweite Person an Bord sein, die den Wasserskiläufer und die von diesem zu durchzufahrende Strecke beobachtet. Auf den Binnenschiffahrtsstraßen muss der Wasserskiläufer eine geeignete Wasserskiweste oder einen geeigneten Wasserskianzug tragen. Wasserskiweste und Wasserskianzug gelten als geeignet, wenn sie der Regel C803 bzw. C804 des Welt Wasserski Verbandes entsprechen. Zu beziehen sind diese Regeln durch die Geschäftsstelle des Deutschen Wasserskiverbandes e.V. (s. S. 35).

Grundsätzlich darf jedoch nur bei Tag und bei klarer Sicht Wasserski gelaufen bzw. Wassermotorrad gefahren werden.

Wasserskilaufen und Wassermotorradfahren sind im **Binnenbereich** durch die Wasserskiverordnung und die Wassermotorräder-Verordnung, auf den **Seeschiffahrtsstraßen** durch § 31 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und die von den Wasser- und Schifffahrsdirektionen Nord und Nordwest erlassenen Bekanntmachungen geregelt. Das Schleppen von sogenannten „Bananen“ unterliegt auf Binnenschiffahrtsstraßen ebenfalls der Wasserskiverordnung, kann aber für einzelne Wasserskistrecken durch schifffahrtspolizeiliche Verordnung einer Wasser- und Schifffahrsdirektion auch un-



tersagt sein. Auf Seeschiffahrtsstraßen gelten für das Schleppen von „Bananen“ dieselben Regeln wie für das Wasserskilaufen. Drachenfliegen und Fallschirmfliegen über dem Wasser sind sowohl im Binnen- als auch im Seebereich genehmigungspflichtig. Zum Thema „Wassermotorradfahren“ sind Merkblätter für den Binnen- und Seebereich beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und bei den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen erhältlich.

Hinweis: Zum Führen von Wassermotorrädern mit mehr als 3,68 kW sind – je nach Fahrtbereich – die Sportbootführerscheine -See bzw. -Binnen erforderlich.



Kennzeichnung der Kleinfahrzeuge auf Binnenschiffahrtsstraßen

Fahrzeuge mit weniger als 20 m Länge – ausgenommen muskelbetriebene Boote (wie Ruderboote, Kanus, Kajaks), Segelboote bis zu 5,50 m Rumpflänge und Motorboote bis zu 2,21 kW (3 PS) Antriebsleistung – müssen bei der Fahrt auf allen **Binnenschiffahrtsstraßen** nach der Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschiffahrtsstraßen verkehrenden Kleinfahrzeugen außen gekennzeichnet sein:

- Amtliche Kennzeichen sind z. B.:
 - Kennzeichen, die von den Wasser- und Schifffahrtsämtern ausgegeben werden (wie Autokennzeichen),
 - Registernummer des Binnenschiffsregisters (gefolgt vom Kennbuchstaben B) mit Heimat- oder Registerort,
 - Funkrufzeichen oder IMO-Nummer,
 - Nummer des Flaggenzertifikats (gefolgt vom Kennbuchstaben F),
 - Vermietungskennzeichen nach der Sportbootvermietungsverordnung – Binnen (vorr. ab Frühjahr 2000);
- Amtlich anerkannte Kennzeichen:
 - Nummer des Internationalen Bootscheines (IBS) nach der Resolution Nr. 13 rev. der ECE (gefolgt vom Kennbuchstaben der ausstellenden Organisation: M-DMYV, S-DSV, A-ADAC).

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

Die Verordnung ergänzt und präzisiert die daneben weitergeltenden §§ 2.02 von Rhein-, Mosel- und Donauschiffahrtspolizeiverordnung sowie Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung. Die von der Kennzeichnungsverordnung ausgenommenen Fahrzeuge müssen mit dem Bootsnamen (außen) sowie mit dem Namen und der Anschrift des Eigentümers (innen) versehen sein, wenn sie nicht freiwillig ein amtliches oder amtlich anerkanntes Kennzeichen führen.

Wassermotorräder müssen sowohl auf Binnen- als auch auf Seeschiffahrtsstraßen ein **amtliches** Kennzeichen führen.

Radar

Die Verwendung von Radargeräten auf mittleren oder größeren Motorbooten oder Yachten ist keine Seltenheit mehr. Die Industrie bietet kleinere Radaranlagen speziell für die Verwendung auf Sportbooten an, die kleinere Antennen und kleine Bildschirmdurchmesser haben. Diese Geräte entsprechen jedoch keinem vom Bundesministerium für Verkehr zugelassenen Baumuster und dürfen nach § 4.06 der Polizeiverordnungen (s. S. 12, außer DonauSchPV) in der Binnenschiffahrt nicht benutzt werden. Für die Radarfahrt besteht auch für Kleinfahrzeuge eine Ausrüstungspflicht mit einem bzw. auf der Mosel mit zwei UKW-Sprechfunkgeräten, die auf der Mosel gleichzeitig in den Verkehrskreisen Schiff-Schiff und Nautische Information auf Empfang geschaltet sein müssen.

Funkbenutzungspflicht

Außer der Funkbenutzungspflicht in der Radarfahrt gibt es auf den **Binnenschiffahrtsstraßen** eine generelle Funkbenutzungspflicht für alle Fahrzeuge, ausgenommen Kleinfahrzeuge. Jedes Fahrzeug (auch Kleinfahrzeug), das mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüstet ist, muss diese im Verkehrskreis Schiff-Schiff auf Empfang geschaltet haben. Der Verkehrskreis Schiff-Schiff darf nur zum Empfang von Nachrichten auf anderen Verkehrskreisen kurzfristig verlassen werden. Vor der Einfahrt in unübersichtliche Strecken, Fahrwasserengen oder Brückenöffnungen müssen sich die mit Sprechfunk ausgerüsteten Fahrzeuge im Verkehrskreis Schiff-Schiff melden. Zusätzlich dürfen auf dem Rhein nach Überschreiten der Hochwassermarken I innerhalb

der in Frage kommenden Abschnitte nur solche Fahrzeuge (einschließlich Kleinfahrzeuge) ihre Fahrt fortsetzen, die u. a. mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sind; davon ausgenommen sind Kleinfahrzeuge, die mit Muskelkraft fortbewegt werden. Der Verkehrskreis Nautische Information ist auf Empfang zu schalten (§ 10.01 Nr. 1 Buchstabe e RheinSchPV).

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

Hinweis: Auf Binnenschiffahrtsstraßen muss an Bord von Fahrzeugen, die mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sind, das Handbuch „Binnenschiffahrtfunk“, das von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt beschlossen wurde, vorhanden sein. Zu beziehen ist es über den Binnenschiffahrts-Verlag GmbH (s. S. 35). Die Bedienung einer Sprechfunkanlage darf nur durch Personen erfolgen bzw. muss von Personen beaufsichtigt werden, die über ein Sprechfunkzeugnis für die Binnenschiffahrt verfügen. Zudem muss die Urkunde über die Frequenzuteilung mitgeführt werden.

Hinsichtlich der **Funkbenutzungspflicht auf Seeschiffahrtsstraßen** siehe S. 26 unter „Verkehrsinformationen und -unterstützungen auf Seeschiffahrtsstraßen“.

Nautische Veröffentlichungen

Folgende amtliche nautische Veröffentlichungen geben u. a. Aufschluss über die für das Fahrtgebiet benötigten Angaben:

- Seekarten,
- Leuchtfeuerverzeichnisse,
- Seehandbücher,
- Jachtfunkdienst,
- Gezeitentafel,
- Atlas der Gezeitenströme,
- Handbücher Nautischer Funkdienst und Revierfunkdienst,
- Nachrichten für Seefahrer,
- Bekanntmachungen für Seefahrer.

Nautische Veröffentlichungen werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hergestellt und vertrieben über die Vertriebs- und Auslieferungsstellen für nautische Veröffentlichungen des BSH. Berichtigungen der Veröffentlichungen des BSH können den Internet-Seiten des BSH (www.bsh.de) entnommen werden. Die Bekanntmachungen für Seefahrer werden an den amtlichen Aushangstellen für das/die betreffenden Seegebiete/Seeschiffahrtsstraße, in dem die Aushangstelle liegt und für die angrenzenden Reviere und Gebiete zur Kenntnis gebracht. Neben den amtlichen Veröffentlichungen gibt es ergänzende nautische Veröffentlichungen der Wassersportverbände, so beispielsweise die Hafenhandbücher des Deutschen Segler-Verbandes, die über den Buchhandel zu beziehen sind. Für den Bereich der Binnenschiffahrtsstraßen werden über ARD im Videotext auf Tafel

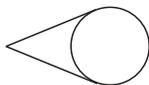
- 896 die Wasserstände,
- 897 die Vorhersage der Wasserstände,
- 898 die Tauchtiefen und
- 899 die Sperrungen

veröffentlicht.

Weitere aktuelle Informationen können im Internet über das Elektronische Wasserstraßen-Informationssystem für die Binnenschifffahrt (ELWIS) unter www.elwis.de abgefragt werden.

Verkehrsinformationen und -unterstützungen auf Seeschiffahrtsstraßen

Auf Seeschiffahrtsstraßen mit Einrichtung einer Verkehrszentrale ist der Bootsführer eines mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüsteten Fahrzeugs verpflichtet, die von einer Verkehrszentrale gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen (z. B. Lagemeldungen) abzuhören und zu berücksichtigen.



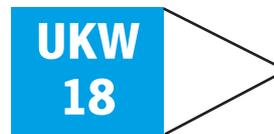
Cuxhaven Elbe-Traffic
VHF 71

Die UKW-Traffic-Kanäle sind in den Seekarten eingetragen.

Nautischer Informationsfunk (NIF) auf Binnenschiffahrtsstraßen

Auf den meisten Binnenschiffahrtsstraßen steht für den Funkverkehr der Schifffahrt mit den Schleusen sowie für die allgemeine nautische Information der Verkehrskreis „Nautische Information“ (Schiff ↔ Land) im Binnenschiffahrtsfunk zur Verfügung. Dies gilt auch für die Sportschifffahrt. Die im Binnenschiffahrtsfunkdienst zu beachtenden Regeln sind im „Handbuch Binnenschiffahrtsfunk“, herausgegeben von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, erläutert. Dieses Handbuch gilt auf allen Binnenschiffahrtsstraßen und kann vom Binnenschiffahrts-Verlag GmbH (s. S. 35) bezogen werden.

Die zu verwendenden Funkkanäle sind an den Ufern der Wasserstraßen – jeweils an den Bereichsgrenzen – durch UKW-Tafelzeichen angegeben.



Die allgemeinen nautischen Informationen werden von den Revierzentralen zu festen Zeiten ausgesendet. Die Zentralen nehmen außerdem Notrufe (sowie Meldungen nautischer Art) entgegen und leiten sie weiter. Ein Merkblatt über den Nautischen Informationsfunk ist bei den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West und Südwest erhältlich.

Nautische Warnnachrichten (NWN)

Gebiete:

Alle Seeschiffahrtsstraßen, Küstenmeer und Bereich der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (Festlandssockel) in der Nordsee und in der Ostsee.

Inhalt:

NWN enthalten Angaben über alle Gefahren, Behinderungen, Einrichtungen, Veränderungen und sonstige Umstände, die einen Einfluss auf die sichere Schiffsführung und die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs haben können. Deutsche Warnnachrichten werden auf den Internet-Seiten des BSH veröffentlicht.

Deutschlandradio:

Frequenz: 177 kHz, 6005 kHz

Sendezeit: 01.05 Uhr GZ, 11.05 Uhr GZ nach dem Seewetterbericht.

Deutschlandfunk:

Frequenz: 1269 kHz,

Sendezeit: 01.05 Uhr GZ, 11.05 Uhr GZ nach dem Seewetterbericht.

NDR 4: INFO spezial

Frequenz: Mittelwelle: 702 kHz, 972 kHz, Astra Digital Radio: 11,582 GHz, horizontal polarisiert, Tonträgerfrequenz 6,12 MHz,

Sendezeit: 00.05 Uhr GZ, 08.30 Uhr GZ, 22.05 Uhr GZ nach dem Seewetterbericht

NDR 4: INFO

(Mecklenburg-Vorpommern) auf UKW

Frequenz: 88,6 MHz, 100,4 MHz, 100,5 MHz, 101,8 MHz, 102,8 MHz, 103,5 MHz, 105,3 MHz

Sendezeit: 00.05 Uhr GZ



Sportschifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK)

Der Nord-Ostsee-Kanal wird jährlich von etwa 60 000 Fahrzeugen – davon etwa 19 000 Sportfahrzeugen – befahren. Berufs- und Sportfahrzeuge verkehren insbesondere in den Vorhäfen und im Schleusenbereich auf engstem Raum. Im Gegensatz zu anderen Seeschiffahrtsstraßen wird der Verkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal gelenkt. Die wichtigsten Vorschriften für Sportfahrzeuge lauten:

- 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 bzw. Strom durch Bugstrahlruder zu achten. Auf Lautsprecherdurchsagen des Schleusenmeisters ist zu achten.
- Sportfahrzeuge dürfen den Nord-Ostsee-Kanal lediglich zur Durchfahrt während der Tagfahrzeiten – jedoch nicht bei verminderter Sicht – benutzen.
- Liegestellen sind im Yachthafen Brunsbüttel, Ausweichstelle Brunsbüttel (Nordseite), westlich der Weiche Dückerwisch (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 15 km/h über Grund darf nicht überschritten werden.
- Das Segeln auf dem Nord-Ostsee-Kanal ist verboten. Sportfahrzeuge mit Maschinenantrieb dürfen zusätzlich Segel setzen. Sie müssen dann an gut sichtbarer Stelle einen schwarzen Kegel – Spitze unten – führen.
- Bei plötzlich auftretender verminderter Sicht dürfen Sportfahrzeuge an geeigneter Stelle auf der Kanalstrecke festmachen, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch die Weiterfahrt bis zum nächsten Weichengebiet gefährdet wird.
- Bei plötzlich auftretender verminderter Sicht dürfen Sportfahrzeuge in den Weichengebieten hinter den Dalben in den Ein- und Ausgangsbereichen der Weichen festmachen. An den Dalben in den Ein- und Ausgangsbereichen der Weichen befinden sich rote Festmachinge für Sportfahrzeuge.

- Sportfahrzeuge dürfen in ein Weichengebiet nicht einlaufen, wenn am Vorsignal **ein rotes Funkellicht** gezeigt wird. Sie dürfen aus den Weichen nicht ausfahren, wenn **drei unterbrochene rote Lichter** senkrecht übereinander an den Weichensignalmasten gezeigt werden.
- Sportfahrzeuge, die eine Geschwindigkeit von 15 km/h über Grund **nicht laufen können**, dürfen ebenfalls ein Weichengebiet nicht verlassen, wenn **zwei weiße Gleichtaktfeuer** senkrecht übereinander gezeigt werden.
- Sportfahrzeuge, die den Nord-Ostsee-Kanal in westlicher oder östlicher Richtung durchfahren, entrichten die Kanalbefahrungsabgaben beim Schleusenmeister der Alten Schleuse in Kiel-Holtenau bzw. beim Zeitungskiosk der Neuen Schleuse. Sportfahrzeuge, die den Nord-Ostsee-Kanal nur auf einer Teilstrecke befahren, entrichten die Befahrungsabgaben in der Eingangs- oder Ausgangsschleuse. In Brunsbüttel soll hierfür am Gebühren-Anleger oder im Yachthafen festgemacht und die Gebühr an der Abgabenebestelle entrichtet werden.

Militärische Sperr- und Warnggebiete

Vor der Nord- und Ostseeküste wurden für militärische Übungen und Erprobungen Sperr- und Warnggebiete eingerichtet. Im einzelnen sind dies:



Warngebiet in der Nordsee

- Meldorfer Bucht

Warngebiete in der Ostsee

- Torpedoschießbahn Eckernförde-Süd
- Aschau
- Todendorf
- Putlos

Sperrgebiete in der Ostsee

- Schönhagen
- Eckernförde-Nord
- Eckernförde-Süd
- Surendorf
- Marienleuchte

Kennzeichnung der Sperr- und Warnggebiete

Die Grenzen dieser Gebiete werden wie folgt bezeichnet:

- bei Warngebieten durch gelbe Tonnen – zum Teil Leuchttonnen – mit einem gelben liegenden Kreuz als Toppzeichen und der Aufschrift „Warn-G.“ (kann vorübergehend Sperrgebiet werden),
- bei Sperrgebieten durch gelbe Tonnen mit einem – von oben gesehen – rechtwinkligen roten Kreuz und der Aufschrift „Sperr-G.“.

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. Diese und weitere kleinere Sperr- und Warnggebiete sind in den Seekarten eingetragen.



Verhalten in den 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, haben es umgehend zu verlassen. Über die Übungs- und Erprobungszeiten wird die Schifffahrt besonders unterrichtet. So werden z. B. für die Warngebiete **Todendorf** und **Putlos** die beabsichtigten Schießzeiten wöchentlich in den „Nachrichten für Seefahrer“ bekanntgegeben. Kurzfristige Änderungen der Schießzeiten aufgrund der Wetterlage oder infolge technischer Störungen sind möglich. Maßgebend sind jedoch immer die die Sperrung anzeigenden Signale auf den Signalstellen und auf den Sicherungsfahrzeugen. Für die Warngebiete Todendorf und Putlos werden während des Schießbetriebes von den Signalstellen Heidkate, Hubertsberg, Wesseck, Blanckek und Heiligenhafen und auf den Sicherungsfahrzeugen folgende Tag- und Nachtsignale gezeigt:

- bei Schießbetrieb im Warngebiet Todendorf: Blitzfeuer gelb;

- bei Schießbetrieb im Warngebiet Putlos: Blitzfeuer rot;
- bei Schießbetrieb in den Warngebieten Todendorf und Putlos: Blitzwechselfeuer gelb-rot.

Gefahrenbereich außerhalb der Warngebiete Todendorf und Putlos

Der Gefahrenbereich der Übungen von den Schießplätzen Todendorf und Putlos aus reicht über die Warngebiete hinaus. Auch dieser Gefahrenbereich sollte während der Schießzeiten gemieden werden. Die Grenze des Schießgebietes wird durch gelbe Leuchttonnen bezeichnet, die ein gelbes Feuer haben und ein gelbes liegendes Kreuz als Toppzeichen tragen.

Weitere Regelungen

Neben den genannten Sperr- und Warngebieten gibt es noch Schutzbereiche und sog. 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 der Schifffahrtspolizeiverordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warngebiete an der schleswig-holsteinischen Ost- und Westküste und im Nord-Ostsee-Kanal entnommen werden. Zuwiderhandlungen gegen Bestimmungen dieser Verordnung können als Ordnungswidrigkeit geahndet werden. Sperr- und Warngebiete sind mit ihren Grenzen auch aus den Seekarten zu ersehen.

Wichtige Knoten

Seemannsknoten halten immer, vorausgesetzt, dass sie richtig gesteckt wurden. Und sie lassen sich auch, gleichgültig ob der Tampen nass oder trocken ist, jederzeit ohne Schwierigkeiten wieder lösen. Bei der Verwendung von Kunststoffleinen besitzen einige Knoten jedoch nicht die Haltbarkeit, wie das bei Naturfaserleinen der Fall ist. Es sollte daher immer geprüft werden, ob die Knoten fest genug sind. Die wichtigsten Knoten sind nachfolgend dargestellt und sollten schnell, sicher und notfalls auch bei Dunkelheit ausgeführt werden können.



Achtknoten
verhindert das Ausrauschen eines Endes durch einen Block



Palstek
dient zur Herstellung eines Auges, das sich nicht zusammenzieht. Er wird zum Überlegen einer Festmacherleine auf einem Poller an Land oder auf einem Pfahl im Wasser verwendet



Einfacher Schotstek
dient zum Zusammenstecken von zwei ungleich starken Leinen



Kreuzknoten
dient zum Zusammenstecken von etwa zwei gleichstarken Leinen



Webeleinenstek
dient zum Belegen von Festmachern auf Pollern, an einer Reling und anderen festen Gegenständen und ist meistens mit zwei halben Schlägen gesichert



zwei halbe Schläge
vermeiden das Aufgehen des Knotens, dienen zum Festmachen an Dalben, Stangen oder Ringen, meistens in Verbindung mit einem Rundtörn

„Mann über Bord“

Dieser Ausruf bedeutet immer, dass akute Lebensgefahr besteht. Und immer wieder stellen sich die Fragen „Wie kommt man an den Überbordgefallenen heran?“ und „Wie bekommt man ihn wieder aufs Schiff?“ Es wurden viele Möglichkeiten aufgezeigt, eine davon in „Der amtliche Sportbootführerschein der Bundesrepublik Deutschland“ (Busse, Seewald, Herford, 13. Auflage, S. 348):

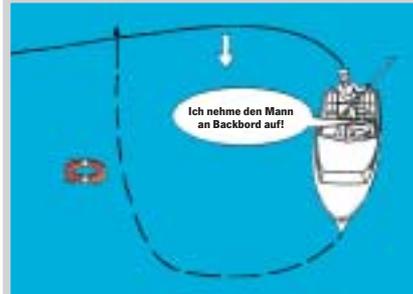
1. Bei „Mann über Bord“ ist das Heck des Motorbootes von dem Überbordgefallenen wegzudrehen, das Gas wegzunehmen und sofort auszukuppeln, damit dieser vom Heck freikommt und Verletzungen durch die Schraube vermieden werden.
2. Dem Überbordgefallenen ist sofort ein Rettungsring mit Rauchsignal oder eine Rettungsboje mit Nachlicht und Leine nachzuwerfen. Rauchsignal oder Nachlicht erleichtern das Auffinden des Schwimmenden, insbesondere bei hoher See oder bei Nacht.
3. Ein Besatzungsmitglied hat ständig den Überbordgefallenen zu beobachten.
4. Nach dem Heranmanövrieren unter Motor an den Überbordgefallenen in eine Position, dass das Boot in Luv voraus von ihm im spitzen Winkel zum Wind zu liegen kommt, ist die letzte Strecke mit ausgekuppeltem Propeller zurückzulegen, um den im Wasser Treibenden nicht zu gefährden.
5. Dem Verunglückten ist eine Leine zuzuwerfen, mit der er an das Boot heranzuziehen ist, um ihn an geeigneter Stelle über eine Badeleiter an Bord nehmen zu können. Eine feste Badeleiter erleichtert das Anbordholen. Auf jeden Fall sollte eine Leine mit einem „Auge“ klar gehalten werden, in das der Verunglückte sich einhängen kann, wenn er sehr geschwächt ist. Notfalls ist ihm durch ein Besatzungsmitglied, das mit einer Rettungsweste und Leine ausgerüstet sein muss, im Wasser Unterstützung zu leisten.

Warnung

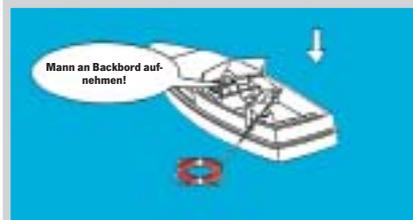
Bei kleinen Booten besteht Kentergefahr, wenn der Verunglückte seitlich an der Bordwand übernommen wird! Der Verunglückte ist dann immer über das Heck hochzuholen. Selbstverständlich ist bei Booten mit Motor zu diesem Zweck der Propeller auszukuppeln.



Sofort nach dem Zuruf Gas wegnehmen, auskuppeln und Heck wegdrehen.



Drehkreis so anlegen, dass das Boot mittschiffs in Luv neben dem Rettungsring zum Halten kommt sowie entsprechende Seite ansagen.



Boot mit dem Heck neben dem Rettungsring zum Stehen bringen.

Achtung!

Entscheiden Sie sich schon vor dem Ernstfall für ein der Größe und Beschaffenheit Ihres Bootes geeignetes Mann-über-Bord-Manöver. Üben Sie dieses Manöver immer wieder und so lange, dass im Ernstfall jeder sofort weiß, was er zu tun hat!

Brandabwehr

Im Brandfall ist folgendes dringend zu beachten:

- Ruhe bewahren,
- bei laufendem Vergaser-Motor Brennstoffzufuhr absperren und durch Vollgasgeben, soweit möglich, Vergaser entleeren; soweit vorhanden und zugänglich Vergaser abdecken, um Luft- bzw. Sauerstoffzutritt einzuschränken,
- bei geschlossenem Motorenraum alle Lüftungsöffnungen und sonstigen Öffnungen schließen und dann

- Löschmittel aus tragbarem Feuerlöscher, soweit vorhanden, durch Feuerlöschdurchlass eingeben oder
- eine Verschlusseinrichtung des Raumes wegen Luft- bzw. Sauerstoffzutritts und möglicher Stichflamme langsam und vorsichtig öffnen, dabei seitlich stellen und dann Löschmittel eingeben oder
- ggf. fest eingebaute Feuerlöschanlage auslösen,
- bei Koch- und Heizeinrichtungen Brennstoffzufuhr unterbrechen, Lüftungsöffnungen verschließen,
- bei Einsatz eines tragbaren Feuerlöschers diesen erst am Brandort betätigen und Brand von vorn und/oder unten bekämpfen; bei gelöschtem Brand evtl. noch vorhandenes Löschmittel für evtl. Rückzündung aufbewahren (die ununterbrochene Funktionsdauer (Spritzzeit) eines tragbaren Feuerlöschers liegt je nach Löschergröße (3 bis 10 kg bzw. l) bei 6 bis 15 Sekunden!),
- sollten die Löschmittel verbraucht und der Brand im Bootsinneren noch nicht gelöscht sein, im Rahmen des Möglichen alle Öffnungen verschließen, um den Brand zu ersticken, und Decks einschließlich Aufbauten mit Wasser kühlen.

Abmeldung!

Auch für jene, die nur mal einen Tag oder ein paar Stunden an der Küste entlangschippern, sollte es selbstverständlich sein, sich bei der Familie, Freunden, am Strand oder beim Hafenmeister abzumelden und die voraussichtliche Rückkehr anzugeben. Die Mannschaften größerer Yachten sollten Verwandten oder Freunden ihren möglichst genauen Reiseplan mit dem voraussichtlichen Rückkehrdatum bekanntgeben. 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 hinweggezogen ist. Schon so mancher Skipper ist auf diese Weise aus einer gefährlichen Notlage gerettet worden.

Im Übrigen gebietet es die gute Seemannschaft, dass man sich vom nächst erreichbaren Hafen aus entweder telefonisch oder telegrafisch zu Hause meldet – insbesondere wenn von dort z. B. wegen schlechter Wetterverhältnisse Anlass zur Sorge bestand.



Das Wetter berücksichtigen

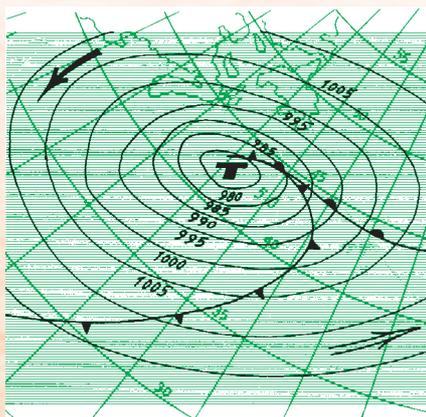
Der Wassersport ist vom Wetter abhängig, deshalb gehört zur Planung jeder Fahrt das Abhören des Wetterberichtes und eigenes Beobachten der Entwicklung des Wetters. Für Wassersportler, etwa Schlauchbootkapitäne oder Angler, die nur mal eben vom Strand aus an der Küste oder am Ufer entlangschippern wollen, gelten folgende Regeln:

- Beachten der Windrichtung.
Kommt der Wind vom Land, ist Vorsicht geboten; leichte Gummiboote werden dann sehr schnell auf See hinausgetrieben. Da bei ablandigem Wind kaum Wellen entstehen, unterschätzt man leicht die Windstärke.
- Bei Starkwind von Land her sollte jeglicher Bootsbetrieb von Land aus unterbleiben.
- Kommt der Wind von See, baut sich am Strand schnell eine Brandung auf, die leichte Boote (Badeboote, Luftmatratzen usw.) zum Kentern bringt. Bei starken Wellen und Starkwind von See her sollte ebenfalls auf jegliches Bootfahren vom Strand aus verzichtet werden.
- Besonders Kinder mit Schlauchbooten und Luftmatratzen sollten sich nur unter Aufsicht und nur bei absolut ruhigem Wasser in unmittelbarer Strandnähe aufhalten: Vorsicht bei Ebbe und Flut und den damit verbundenen Strömungen!
- Besonders gefährlich, weil sie meistens ganz unvorhergesehen auftreten, sind die sogenannten Fallwinde, bedingt durch Gebirge und Steilküsten. Sie werden häufig durch Kaltluft über dem Festland ausgelöst.

Im übrigen kann selbst ein Laie durch Beobachtung des Luftdruckverlaufs (Barometer) Schlüsse über die Weiterentwicklung des Wetters ziehen:

- Der mittlere Luftdruck auf Meereshöhe beträgt 1013 hPa (Hektopascal). Die Höhe des Luftdrucks ist für die Wind- und Wetterentwicklung aber nicht entscheidend!
- Rasche Luftdruckveränderung bedeutet schnelle Wetterveränderung.
- Fällt der Luftdruck um mehr als 1 hPa pro Stunde, bedeutet das in der Mehrzahl der Fälle Starkwind oder Sturmgefahr.
- Starker Luftdruckanstieg bringt ebenfalls Starkwind oder Sturm.

Informationen der Fischer und anderer ortskundiger Küstenbewohner, die „ihr“ Wetter aus langjährigen Beobachtungen kennen, können von Nutzen sein.



Informationen über das Wetter, Seewetterberichte

Informationen über das Wetter können Sie erhalten über:

- Deutscher Wetterdienst Geschäftsfeld Seeschifffahrt in Hamburg
Telefon (040) 6690-1700
(gebührenpflichtig)
Internet: <http://www.dwd.de/forecasts>
- Telefax on demand (DWD/DeTe Medien)
Seewetterbericht Nord-/ Ostsee
01 90-1 92-5 70 (Erneuerung 4 x täglich)
1 min/1,21 DM
- SEEWIS – Fax (gebührenpflichtig)
Seewetterinformationen über Telefax, Anmeldeformular und Produktkatalog per Telefaxabruf unter der Telefax-Nr. 069/8056-1200, Information Telefon 040/6690-19 11
- SEEWIS – Online (gebührenpflichtig)
Seewetterinformationen über PC-Mailbox, Anmeldung, Information Telefon (040) 6690-1952
- DP07 Seefunk
- Rundfunksender
 - Deutschlandfunk,
 - Deutschlandradio,
 - NDR mit Landessendern Niedersachsen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern,
 - Radio Bremen,
 - Deutsche Welle
- Seewetterberichte über Telefon (DWD/DeTeMedien) z. B.:
 - 01 90 11 69 21 Nord- und Ostsee (Wetterlage)
 - 01 90 11 69 22 Deutsche Bucht, südwestliche Nordsee, Fischer
 - 01 90 11 69 23 Skagerrak, Kattegat, Belte und Sund
 - 01 90 11 69 24 westl. und südl. Ostsee, Boddengewässer
 - 01 90 11 69 31 Mittelfrist – Seewetterbericht für Nord- und Ostsee
 - 01 90 11 60 53 Wassersportberichte Ausland
 - 01 90 11 60 40 Wassersportberichte deutsche Küste (April–Oktober).
- Internet: <http://www.dwd.de/forecasts/seefrm.htm>
- Aushänge bei den Hafenbehörden, Wetterstationen und Kurverwaltungen.
- Broschüre „Sturmwarnungen und Seewetterberichte“:
diese enthält Einzelheiten über Vorhersagegebiete, Rundfunksender, DP07 Seefunk (Sendezeiten und Frequenzen) so-

wie eine vollständige Übersicht der Rufnummern und ist im Internet unter <http://www.dwd.de:8080/services/gfsf/verteisf/html> verfügbar. Zum Preis von 10 DM kann eine Kopie beim Deutschen Wetterdienst Geschäftsfeld Seeschifffahrt (siehe Adressenverzeichnis) angefordert werden.

Sturmwarndienst

Gebiete:

Deutsche Ostseeküste:
Flensburg bis Fehmarn, Fehmarn bis Rügen, östlich Rügen.

Deutsche Nordseeküste:
ostfriesische Küste, Elbmündung und Seegebiet Helgoland, nordfriesische Küste.

Inhalt:

Wind-, Sturm- und Böenwarnungen.

Deutschlandfunk:

Frequenzen:

153, 207, 549, 756, 1269 und 1422 ferner auf den 27 UKW-Sendern, davon in Norddeutschland: Hamburg = 88,7; Helgoland = 89,8; Flensburg = 103,3; Aurich = 101,8; Eutin = 101,9; Lingen = 102,0; Hühbeck = 102,2; Bremen = 107,1; Bremerhaven = 104,3 MHz.

Sendezeiten:

Zu jeder vollen Stunde außer 21.00 Uhr GZ; über die UKW-Sender immer im Anschluss an die Nachrichten, also zeitweise auch halbstündlich.

Deutscher Wetterdienst:

0 40/66 90-12 09

Seewetter- und Wassersportberichte

Internet unter

<http://www.dwd.de/forecasts/texte/seewarn.html>

Welche Sicherheitsmaßnahmen habe ich auf See vor Eintritt von schwerem Wetter (Starkwind, Sturm) zu treffen?

Die Erfahrung lehrt, dass das Boot – welcher Größe auch immer – meistens stärker ist als die Besatzung. Wenn Sie einige grundsätzliche Regeln der Seemannschaft beachten, ist fast jede Situation zu meistern:

- Alle Öffnungen vor Wassereinbruch sichern (Schotten und Luken schließen).
- Lose Gegenstände festzurren.
- Rettungswesten und Sicherheitsgurt anlegen. Den Lifebelt an besonders festen Punkten einpicken (siehe Schautafeln). Andere Rettungsmittel bereithalten.
- Die Segel reffen oder Sturmsegel setzen.
- Unter Umständen Schutzhafen anlaufen.

Es ist in diesem Rahmen nicht möglich, alle Gefahrensituationen aufzuzeigen und entsprechende Lösungen anzubieten. Es wird daher gewarnt, ohne ausreichende Kenntnisse der Seemannschaft und ohne praktische Erfahrungen Seegebiete zu befahren.

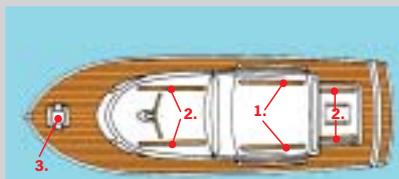
An welchen Punkten (Ösen, Augen, Leinen, Durchzügen, Profilen, Wanten, Stage = Einpickpunkte) kann man die Leine für den Sicherheitsgurt (Lifeline) einpicken?

Gefordert sind hier die Erfindungsgabe und u. U. handwerkliches Können des Skippers, besser noch konstruktive Lösungen von Bootsbauer und Werften, die im Decks layout bereits geeignete Einpickpunkte vorgeben können.

- Im Cockpit, bereits aus dem Niedergang erreichbar
- beim Rudergänger/an der Steuersäule
- Sicherheitstau (Gurtband) am Deck
- am Mast
- am Bugkorb
- Augbolzen ausreichender Dimension, durchgebolzt.

Strecktaue bzw. Laufleinen sollten auf Sportbooten zur Standardausrüstung gehören.

Sicherheitsgurte einschließlich Leinen sind heute für stärkste Bruchlasten definiert.

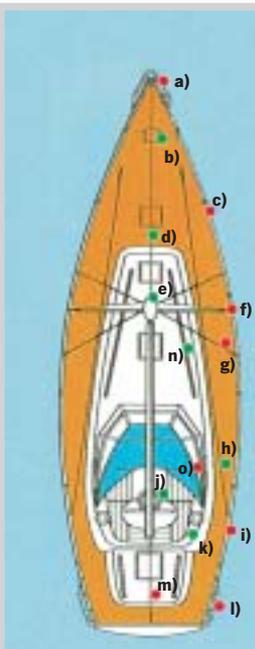


Einpickpunkte für Lifelines am Motorboot

Die Empfehlung beschränkt sich auf Kajütboote.

1. Feste, durchgebolzte Handläufe längs Dach Ruderhaus;
2. Feste, durchgebolzte Handläufe auf dem Dach der Vorder- bzw. Achterkajüte;
3. Vordeck, ggf. Ankerwinch;
4. Falls Flybridge vorhanden: einen oder zwei feste Augbolzen am Boden. Ggf. für mehrere Personen ausgelegt.

Wenn für den Wassersportler selbst die hohen Anforderungen mit den neuen DIN-Vorschriften geregelt erscheinen, ist das schwächste Glied in der Kette Mann – Schiff die Befestigungsmöglichkeit an Oberdeck.



Einpickpunkte für Karabinerhaken einer Lifeline an Bord einer Segelyacht

grün empfehlenswerte Punkte
rot abzuraten Punkte

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

Jeder kann in Seenot geraten – und was dann?

Ein altes englisches Sprichwort besagt: „Verlasse nie das Schiff, bevor es dich nicht verlässt.“ Trotzdem sollte man sich auch darauf vorbereiten.

Unterkühlung ist im Allgemeinen die größte Gefahr für Schiffbrüchige in unseren Gewässern:

- Warm anziehen! Über dicke Pullover, Jacke oder ähnliches zusätzlich Ölzeug anziehen und alle Öffnungen im Ölzeug (Hals, Arme, Hosen- und Jackenbund) dichtbinden. Gummistiefel mit warmen Socken anbehalten! Dann das Anlegen der Rettungsweste nicht vergessen! Es ist die beste Möglichkeit, den Körper vor Unterkühlung zu bewahren.
- Auf keinen Fall Alkohol trinken! Das vermindert die Reaktionsfähigkeit und fördert die Unterkühlungsgefahr!
- Im Wasser möglichst wenig bewegen, um die gespeicherte Körperwärme zu halten. Dabei kann eine möglichst zusammengerollte Körperhaltung helfen.
- Im Wasser möglichst zusammenbleiben. Dazu untereinander im Abstand von 2 bis 3 m möglichst anbinden und nicht vom eventuell gekenterten Boot entfernen; man kann so besser gesehen werden. Um die Auskühlung zu verringern, sollten mehrere Personen sehr engen Körperkontakt halten.

Suche und Rettung auf See (SAR = Search and Rescue)

Den nach Kapitel V Regel 15 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von den Vertragsstaaten einzurichtenden Such- und Rettungsdienst (SAR-Dienst) nimmt in der Bundesrepublik Deutschland die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) wahr.



Der SAR-Dienst gliedert sich in die Bereiche:

- Koordinierung bei SAR-Fällen im Seenotfall durch die Seenotleitung (MRCC) Bremen und
- Durchführung des SAR-Dienstes mit Seenotkreuzern und -booten.

Die DGzRS wird bei der Durchführung des Such- und Rettungsdienstes in Seenotfällen durch Hubschrauber des militärischen SAR-Dienstes unterstützt.

Zur Durchführung des Such- und Rettungsdienstes auf See verfügt die DGzRS über eine Flotte von Seenotkreuzern und Seenotrettungsbooten, die sich auf 53 Stationen entlang der Nord- und Ostseeküste im Bereich der Bundesrepublik Deutschland verteilen. Alle Einheiten der Rettungsflotte stehen in ständiger Nachrichtenverbindung mit der permanent besetzten Seenotleitung Bremen und den SAR-Wachen, die an wichtigen Punkten der Küste eingerichtet sind.

Suchnachrichten

Zur Nachforschung nach dem Verbleib überfalliger Schiffe verbreiten die deutschen Küstenfunkstellen Suchnachrichten. Diese müssen bei der Deutschen Gesellschaft zur

Rettung Schiffbrüchiger (s. S. 35) aufgegeben werden. Dort werden – ggf. nach Beratung mit der betreffenden Küstenfunkstelle – unter anderem die Anzahl der Aussendungen und die Empfangsgebiete festgelegt. Auf Suchnachrichten eingehende Antworten der Seefunkstellen werden an den Absender der Suchnachricht und an die Seenotleitung übermittelt. Suchnachrichten und die darauf eingehenden Antworten sind gebührenpflichtig. Gebührenschildner ist der Absender der Suchnachricht.

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/Frequenzen übernehmen für den deutschen SAR-Bereich,

- für das A 1 Gebiet (Kanal 16 und 70 DSC) die von der DGzRS betriebene Küstenfunkstelle „Bremen Rescue Radio“ und
- für das A 2 Gebiet (2182 kHz und 2187,5 kHz DSC) die dänische Küstenfunkstelle „Lyngby Radio“.

Mit der Küstenfunkstelle „Bremen Rescue Radio“ (Rufzeichen: „Bremen Rescue“) stellt die DGzRS im deutschen SAR-Bereich auch nach der Umstellung auf GMDSS die 24-stündige Überwachung des UKW Kanal 16 sicher. Eine entsprechende Entschließung der internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verlängert die Hörwachenpflicht für die internationale Schifffahrt, die dem SOLAS-Übereinkommen unterliegt, bis zum 1. Februar 2005.

Alarmierungen über die Notfrequenzen der Grenzwellen im deutschen SAR-Bereich werden von der Küstenfunkstelle „Lyngby Radio“ an die Seenotleitung (MRCC) Bremen weitergeleitet.



Des weiteren stehen für die direkte Alarmierung der Seenotleitung (MRCC) Bremen Durchwahlnummern (s. S. 35) zur Verfügung. Eine direkte Alarmierung der Seenotleitung (MRCC) Bremen kann z. B. unter der Kurzwahl 124124 innerhalb des Abdeckungsgebietes der deutschen Mobilfunknetzbetreiber mit einem Mobilfunktelefon („Handy“) erfolgen. Es ist jedoch kein Ersatz für die Seefunkanlage. Nur durch eine Alarmierung über die öffentlichen Notruf Frequenzen wird die Aufmerksamkeit der internationalen Schifffahrt auf das in Not befindliche Fahrzeug gelenkt und ein sich in unmittelbarer Nähe befindliches Fahrzeug könnte zur Hilfe eilen.

Verhalten bei Seenotkreuzer- und Hubschrauberbergung

Bei Bergung durch Seenotkreuzer oder Hubschrauber ist unbedingt den Anweisungen der Besatzung des Rettungsfahrzeuges zu folgen, die die Rettungsmaßnahmen der jeweiligen Situation entsprechend ausführt. Bei Bergung durch einen Hubschrauber können folgende Geräte eingesetzt werden:

- Rettungsschlinge. Sie eignet sich zur raschen Bergung gesunder Personen,
- Rettungsnetz,
- Rettungstrage zum Abbergen von Verletzten,
- Rettungsanker, mit dem auch zwei Personen auf einmal hochgezogen werden können.



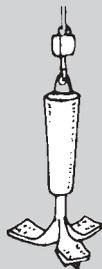
Rettungsgeräte



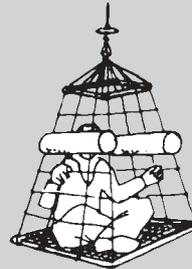
Offene Rettungsschlinge



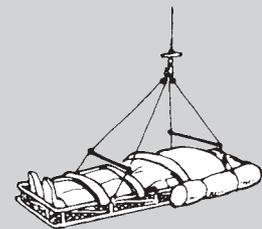
Geschlossene Rettungsschlinge



Rettungsanker



Rettungsnetz



Rettungstrage

Die abgebildeten Rettungsmöglichkeiten können auch mit der

DOPPEL-LIFT-METHODE

durchgeführt werden, wenn der Verletzte nicht in der Lage ist, sich selbst zu helfen. Dazu wird ein Besatzungsmitglied des Hubschraubers gleichzeitig mit dem Rettungsgerät abgewünscht.



Rettungsschlinge **nicht** vom Windenseil abhaken

Windenseil

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

Anlegen der Rettungsschlinge



Vorbereitung



Einstieg



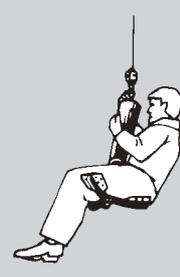
Anlegen der Rettungsschlinge



Aufwisch-Haltung



Einstieg bei geschlossener Rettungsschlinge



Sitzen auf dem Rettungsanker

Notsignale auf Seeschiffahrtsstraßen und auf der Hohen See

Hier die Notsignale, um auf **Seeschiffahrtsstraßen und auf der Hohen See** Hilfe herbeirufen zu können:

- Schallsignale in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute;
- Dauerton eines Nebelschallsignalgerätes;
- Leuchtrakete mit jeweils einem roten Leuchstern oder rote Handfackeln *);
- SOS durch Telegrafiefunk (seit 1. Februar 1999 weitgehend eingestellt), Licht- oder Schallsignale;
- DSC-Notanruf **);
- Meldung durch Sprechfunk („Mayday“);
- Flaggensignal NC;
- Ball über oder unter einer Flagge;
- Flammensignal (brennende Teer- oder Ölfonnen);
- orangefarbenes Rauchsignal *);
- langsames Heben und Senken der seitlich ausgestreckten Arme;
- Signale einer Seenotfunkbake;
- Seewasserfärber.

*) Für Signalaraketen, Fallschirm-Leuchtraketen, Handfackeln und schwimmfähige Rauchsignale gelten gesetzliche Regelungen. Wassersportler, die einen Führerschein besitzen oder erwerben wollen, können auf Antrag eine freiwillige Zusatzprüfung über ihre Sachkunde für die genannten Seenot-Signalmittel bei einem Prüfungsausschuss der Wassersportverbände ablegen. Diese Prüfung ersetzt die sonst bei der Ordnungsbehörde erforderliche Sachkundeprüfung und befreit von der Erlaubnispflicht nach dem Sprengstoffgesetz. Ist ein entsprechender Vermerk im Führerschein vorhanden, können die Seenotsignalmittel erworben, aufbewahrt und verwendet werden.

**) DSC (Digital Selective Calling = Digitaler Selektivruf) ist ein Bestandteil des „Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems (Global Maritime Distress and Safety System – GMDSS)“. Ein DSC-Notruf alarmiert alle mit DSC ausgerüsteten Schiffe und Küstenfunkstellen, die sich in Funkreichweite befinden. Zur Teilnahme an diesem System sind DSC-fähige UKW-, Grenzwellen- oder Kurzwellenanlagen erforderlich, sowie ein von der zuständigen Behörde ausgestelltes oder anerkanntes GMDSS-Seefunkzeugnis.

Notsignale auf Binnenschiffahrtsstraßen

Hier die Notsignale, um auf **Binnenschiffahrtsstraßen** Hilfe herbeirufen zu können:

- tags: rote Flagge oder Gegenstand im Kreis schwenken; nachts: ein Licht im Kreis schwenken;
- Schallsignale: wiederholt lange Töne;
- Glockenzeichen gem. § 4.04 BinSchStrO.

Notsignalgebrauch

Seenotsignale dürfen nur gegeben werden, wenn Gefahr für Leib oder Leben der Menschen an Bord besteht und daher Hilfe notwendig ist.

Bedenken Sie, dass zu der Gruppe der möglichen Seenotsignale auch die gehören, die mit einfachen Mitteln gegeben werden können, wie

- Morsen von SOS mit einer Taschenlampe: . . . - - - . . . ,
- Heben und Senken der seitlich ausgestreckten Arme oder
- das Setzen des Balls (notfalls zusammengedrehtes Kleidungsstück) über oder unter einer Flagge.

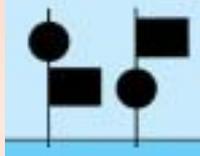
Von der richtigen Anwendung der Notsignale hängt Ihr Leben ab.

Beachten Sie folgende Regeln:

- Leuchtraketen nur dann abschießen, wenn die Möglichkeit besteht, dass die Leuchtsterne gesehen werden; dabei muss man beachten, dass sich bei schlechtem Wetter die Sichtweite verringert.
- Nicht den gesamten Vorrat an Leuchtraketen auf einmal verschießen, vielmehr immer in Zweiergruppen mit einer dazwischenliegenden Pause, damit ein Beobachter nicht getäuscht wird.
- Sind Notsignale bereits abgegeben worden, obwohl die Notlage inzwischen nicht mehr besteht, sollte das in jedem Fall so schnell wie möglich bekanntgegeben werden, und zwar entweder über Funk oder im nächsten erreichbaren Hafen. Das gleiche gilt für den Fall, dass die eigene Notlage von anderen Schiffen beobachtet und möglicherweise weitergemeldet wurde.

Weitere Informationen geben die Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sowie das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

Von der richtigen Anwendung der Notsignale hängt ihr Leben ab

			
Knallsignale im Abstand von ca. 1 Minute	Dauerton eines Nebelsignalgerätes	Rote Handfackel	SOS durch Telegrafiefunk, Licht- oder Schallsignale
			
Mayday durch Sprechfunk	Flaggensignal NC des Internationalen Signalbuches	Ball über oder unter einer viereckigen Flagge	Fallschirm-Leuchtrakete mit rotem Leuchstern
			
Flammensignal	Orangefarbenes Rauchsignal	Langsames und wiederholtes Heben und Senken der seitlich ausgestreckten Arme	Signale einer Seenotfunkbake

Adressen:

Name	Adresse		Telefon	Telefax
Binnenschiffahrts-Verlag GmbH	Postfach 130140	47119 Duisburg	02 03/8 00 06-20	02 03/8 00 06-21
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Dienstsz Bonn	Krausenstraße 17–20 Robert-Schuman-Platz 1	10117 Berlin 53175 Bonn	0 30/20 08-0	0 30/20 08-19 20
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger – Seenotleitung (MRCC) Bremen –	Werderstr. 2	28199 Bremen	04 21/53 68 70 Mobil: 12 41 24 (nur im Küstenbereich)	04 21/5 36 87 14 Telex: 0 41/2 44 66 oder 24 47 54 (answerback mrcc d)
Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e.V. – Präsidium –	Im Niedernfeld 2	31542 Bad Nenndorf	0 57 23/9 55-0	0 57 23/9 55-519
Deutscher Bundes-Verlag GmbH	Postfach 120380	53045 Bonn	02 28/3 82 08-0	
Deutscher Kanu-Verband e.V.	Bertaallee 8	47055 Duisburg	02 03/9 97 59-0 Internet: www.kanu.de	02 03/9 97 59-60
Deutscher Motor Yacht Verband e.V. – Geschäftsstelle – Führerscheinabteilung	Vinckeufer 12–14 Gründgensstr. 18	47119 Duisburg 22309 Hamburg	02 03/80 95 80 0 40/6 39 04 30	02 03/8 09 58 58 0 40/63 90 43 11
Deutscher Segler-Verband e.V.	Gründgensstr. 18	22309 Hamburg	0 40/63 20 09-0 Internet: www.dsv.org	0 40/63 20 09-28
Zentrale Verwaltungsstelle nach der Sportseeschifferscheinverordnung im Deutschen Seglerverband e.V.	Gründungsstr. 18	22309 Hamburg	0 40/63 20 09-0 Internet: www.dsv.org	0 40/63 20 09-13
Deutscher Wasserkiverband e.V. – Geschäftsstelle –	Gründgensstr. 18	22309 Hamburg	0 40/63 99 87 32 e-mail:dwsv-gs@t-online.de	0 40/63 99 83 52
Deutscher Ruderverband e.V.	Maschstraße 20	30169 Hannover	05 11/9 80 94(0) e-mail:ruderverband@t-online.de	05 11/9 80 94-25
Deutsches Rotes Kreuz – Generalsekretariat –	Friedrich-Ebert-Allee 71	53113 Bonn	02 28/5 41-0	02 28/5 41-12 90
ADAC Sportschiffahrt & Grenzverkehr	Am Westpark 8	81373 München	0 89/76 76-0 Internet: http://www.adac.de, e-Mail: adac@adac.de	0 89/76 76-47 07

Abkürzungsverzeichnis:

BSH	Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie
BinSchStrO	Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
DLRG	Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e.V.
DonauSchPV	Donauschiffahrtspolizeiverordnung
DMYV	Deutscher Motor Yacht Verband e.V.
DSV	Deutscher Segler-Verband e.V.
GPS	Global Positioning System
GZ	Gesetzliche Zeit
hPa	Hektopascal
KVR	Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln)
MoselSchPV	Moselschiffahrtspolizeiverordnung
NWN	Nautische Warnnachrichten
RheinSchPV	Rheinschiffahrtspolizeiverordnung
SAR-Dienst	Such- und Rettungsdienst
SEA	Schiffseichamt
See BG	See-Berufsgenossenschaft
SeeSchStrO	Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung
SUK	Schiffsuntersuchungskommission
ZSUK	Zentrale Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt

Herausgeber:

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 11030 Berlin

Gesamtherstellung:

Gebr. Garloff GmbH, Magdeburg

Die auf den Seiten 28, 29, 30 unten und 34 enthaltenen Darstellungen sind mit freundlicher Genehmigung der Busseschen Verlagshandlung Herford dem Werk Graf/Steinicke „Der amtliche Sportbootführerschein-See“, 13. Auflage 1999, und die auf den Seiten 20, 21, 22 und 23 enthaltenen Darstellungen mit freundlicher Genehmigung des Carl-Heymanns Verlages, Köln, dem Werk „Schiffahrtszeichen, Sichtzeichen und Schallsignale der Fahrzeuge nach der neuen Seestraßenordnung und Seeschiffahrtsstraßenordnung“ auszugsweise entnommen worden. Die Abbildungen auf Seite 11 wurden vom Generalsekretariat Deutsches Rotes Kreuz zur Verfügung gestellt. Das auf Seite 7 abgebildete Ausrüstungsmaterial wurde von den Firmen Lenz, Regaport, Düsseldorf, und I. E. Friedrich, Krefeld, zur Verfügung gestellt. Die Abbildungen „Einripunkte“ und der dazugehörige Text auf Seite 31 wurden mit freundlicher Genehmigung aus den „SECUMAR NEWS“ der Fa. Bernhard Apparatebau GmbH u. Co., Wedel, entnommen. Die Darstellung auf Seite 32 über die SAR-Stationen wurde von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger zur Verfügung gestellt. Textnachdruck – mit Quellenangabe – gestattet. Belegexemplar erwünscht. Nicht zum gewerblichen Vertrieb bestimmt.

Fotos:

Dr. Ing. Hovers, BMVBW (Seiten 2, 8 mitte und unten, 17, 27, 33, 35 sowie Titelseite und rückw. Umschlagseite); Heinrich Witzler, Grafschaft (Seite 4); Horst Beck, BMVBW (Seite 14 oben); Friedrich Weiland, BMVBW (Seiten 6 oben und 30); Marlene Zoldan, BMVBW (Seite 24 oben); Dr. Tittizer BfG (Seite 8 oben); Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (Seite 32); Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nord (Seite 26); Wasser- und Schiffahrtsdirektion West (Seiten 6 unten, 9, 13, 14 unten, 15, 16 unten, 24 unten, 25); Deutscher Kanu-Verband e.V. (Seite 12); Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie (Seite 16 oben).

Gedruckt auf Recycling-Papier aus 100 % Altpapier.

Stand: Dezember 2000

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





Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord	Hindenburgufer 247	24106 Kiel	Tel. 04 31/33 94-0	Fax 04 31/3 39 43 48	e-mail: poststelle@wsd-nord.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40	25832 Tönning	Tel. 0 48 61 /6 15-0	Fax 0 48 61/61 53 25	e-mail: poststelle-toe@toe.wsd-nord.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2	27472 Cuxhaven	Tel. 0 47 21/5 67-0	Fax 0 47 21/56 71 03	e-mail: poststelle-cux@cux.wsd-nord.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr.14	20148 Hamburg	Tel. 0 40/4 41 10-0	Fax 0 40/44 11 03 65	e-mail: poststelle-hh@hh.wsd-nord.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4	25541 Brunsbüttel	Tel. 0 48 52/8 85-0	Fax 0 48 52/88 54 08	e-mail: poststelle-brb@brb.wsd-nord.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2	24159 Kiel	Tel. 04 31/36 03-0	Fax 04 31/3 60 34 14	e-mail: poststelle-ki@ki.wsd-nord.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17	23566 Lübeck	Tel. 04 51/62 08-0	Fax 04 51/6 20 81 90	e-mail: poststelle-hl@hl.wsd-nord.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5	18439 Stralsund	Tel. 0 38 31/2 49-0	Fax 0 38 31/24 93 09	e-mail: poststelle-hst@hst.wsd-nord.de
Seeamt Kiel	Hindenburgufer 247	24106 Kiel	Tel. 04 31/33 94-0	Fax 04 31/3 39 43 48	
Seeamt Hamburg	Moorweidenstr.14	20148 Hamburg	Tel. 0 40/4 41 10-0	Fax 0 40/44 11 03 65	
Seeamt Rostock	Dierkower Damm 45	18146 Rostock	Tel. 03 81/45 63-5	Fax 03 81/4 56 39 70	

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest	Schloßplatz 9	26603 Aurich	Tel. 0 49 41 /6 02-0	Fax 0 49 41/60 23 78	e-mail: wsd.nordwest@aur.wsdnw.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziseck 5	28199 Bremen	Tel. 04 21/53 78-0	Fax 04 21/5 37 84 00	e-mail: wsa-bremen@hb.wsdnw.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1	27568 Bremerhaven	Tel. 04 71/48 35-0	Fax 04 71/4 83 52 10	e-mail: wsa-bremerhaven@bhv.wsdnw.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3	26725 Emden	Tel. 0 49 21/8 02-1	Fax 0 49 21/80 23 79	e-mail: wsa-emden@emd.wsdnw.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32	26382 Wilhelmshaven	Tel. 0 44 21/1 86-0	Fax 0 44 21/18 63 08	e-mail: wsa-whv@whv.wsdnw.de
Seeamt Bremerhaven	Keilstr. 3	27568 Bremerhaven	Tel. 04 71/4 83 52 11	Fax 04 71/4 83 52 10	
Seeamt Emden	Am Eisenbahndock 3	26725 Emden	Tel. 0 49 21/80 23 07	Fax 0 49 21/80 23 79	

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte	Am Waterlooplatz 5	30169 Hannover	Tel. 05 11 /91 15-0	Fax 05 11 /91 15 34 00	e-mail: postfach@wsd-m.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Hannoversch-Münden	Kasseler Str.5	34346 Hann.-Münden	Tel. 0 55 41/9 52-0	Fax 0 55 41/9 52-14 00	e-mail: wsa-hmue@t-online.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30	27283 Verden	Tel. 0 42 31/8 98-0	Fax 0 42 31/8 98-13 33	e-mail: wsa-ver@t-online.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3	32425 Minden	Tel. 05 71/64 58-0	Fax 05 71/64 58-12 00	e-mail: reg@wsa-mi.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5	38120 Braunschweig	Tel. 05 31/8 66 03-0	Fax 05 31/8 66 03 14 00	e-mail: wsa-bs@t-online.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr.12	29525 Uelzen	Tel. 05 81/90 79-0	Fax 0 53 81/90 79-12 77	e-mail: info@wsa-ue.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West	Cheruskerring 11	48147 Münster	Tel. 02 51/27 08-0	Fax 02 51/2 70 81 15	e-mail: poststelle@wsd-w.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8	50668 Köln	Tel. 02 21/9 73 50-0	Fax 02 21/97 35 02 22	e-mail: wsa.koeln.sb2@netcologne.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84	47198 Duisburg	Tel. 0 20 66/20 06-0	Fax 0 20 66/20 06 44	e-mail: wsa.dbg-rh.1-41@t-online.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201	47138 Duisburg	Tel. 02 03/45 04-0	Fax 02 03/4 50 43 33	e-mail: wsa.du-meiderich@t-online.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 75-77	48431 Rheine	Tel. 0 59 71/9 16-0	Fax 0 59 71 /9 16-2 22	e-mail: poststellewsarheine@was-st.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66	49716 Meppen	Tel. 0 59 31/4 94-0	Fax 0 59 31/4 94-2 22	e-mail: wsa.meppen@t-online.de

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest	Bruckner Str. 2	55127 Mainz	Tel. 0 61 31/9 79-0	Fax 0 61 31/97 91 55	e-mail: wsd-suedwest@wsd-sw.wsv.de
Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/ Schiffseichamt bei der Wasser- und Schifffahrts- direktion Südwest	Bruckner Str. 2	55127 Mainz	Tel. 0 61 31/97 95 50 oder 97 95 51	Fax 0 61 31/97 91 57	
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6	79104 Freiburg	Tel. 07 61/27 18-0	Fax 07 61/2 71 81 55	e-mail: wsa-freiburg@wsa-fr.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	C 8, 3	68159 Mannheim	Tel. 06 21/15 05-0	Fax 06 21/1 50 51 55	e-mail: wsa-mannheim@wsa-ma.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	Schloßstr. 36	55411 Bingen	Tel. 0 67 21/3 06-0	Fax 0 67 21/30 61 55	e-mail: wsa-bingen@wsa-bi.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerow-Str. 12	69115 Heidelberg	Tel. 0 62 21/5 07-0	Fax 0 62 21/50 71 55	e-mail: wsa-heidelberg@wsa-hd.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38	70191 Stuttgart	Tel. 07 11/2 55 52-0	Fax 07 11/2 55 52-1 55	e-mail: wsa-stuttgart@wsa-s.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4	56070 Koblenz	Tel. 02 61/98 19-0	Fax 02 61/98 19 31 55	e-mail: wsa-koblenz@wsa-ko.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16	54290 Trier	Tel. 06 51/36 09-0	Fax 06 51/3 60 91 55	e-mail: wsa-trier@wsa-tr.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133	66121 Saarbrücken	Tel. 06 81/60 02-1	Fax 06 81/6 00 21 55	e-mail: wsa-saarbruecken@wsa-sb.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd	Wörthstr.19	97082 Würzburg	Tel. 09 31/41 05-0	Fax 09 31/4 10 53 80	e-mail: poststelle@wsd-s.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6	63739 Aschaffenburg	Tel. 0 60 21/3 85-0	Fax 0 60 21/38 51 01	e-mail: poststelle@wsd-ab.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8	97422 Schweinfurt	Tel. 0 97 21/2 06-0	Fax 0 97 21/20 61 01	
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Marienorgaben 1	90402 Nürnberg	Tel. 09 11/20 00-0	Fax 09 11/2 00 01 01	
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1	93059 Regensburg	Tel. 09 41/81 09-0	Fax 09 41/8 10 91 60	e-mail: wsa.rbg-l@t-online.de

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost	Stresemannstraße 92	10963 Berlin	Tel. 0 30/2 69 90-20	Fax 0 30/26 99 02 70	e-mail: hpoststelle@wsd-o.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str.1	01127 Dresden	Tel. 03 51/84 32-50	Fax 03 51/8 48 90 20	e-mail: wsa.dresden@t-online.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr.19/20	39104 Magdeburg	Tel. 03 91/5 30-0	Fax 03 91/5 30-24 17/24 18	e-mail: wsa.magdeburg@t-online.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Grünstr.16	21481 Lauenburg	Tel. 0 41 53/5 94-0	Fax 0 41 53/59 43 30	e-mail: wsa.lauenburg@t-online.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Beetzseeufer 3	14770 Brandenburg	Tel. 0 33 81/2 66-0	Fax 0 33 81/26 63 21	e-mail: wsa.brandenburg@t-online.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Poststr. 21/22	10178 Berlin	Tel. 0 30/2 38 05-0	Fax 0 30/24 72 99 18	e-mail: poststelle@wsa-b.wsv.de
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidemühlweg 21	16225 Eberswalde	Tel. 0 33 34/2 76-0	Fax 0 33 34/27 61 71	e-mail: post@wsa-eberswalde.de

Bundesanstalt für Gewässerkunde	Kaiserin-Augusta-Anlagen 15-17	56068 Koblenz	Tel. 02 61/13 06-1	Fax 02 61/13 06 53 02	e-mail: posteingang@bafg.de
Bundesanstalt für Gewässerkunde – Außenstelle Berlin	Schnellerstr.140	12439 Berlin	Tel. 0 30/6 39 86-0	Fax 0 30/63 98 62 26	

Bundesanstalt für Wasserbau	Kußmaulstr.17	76187 Karlsruhe	Tel. 07 21/97 26-0	Fax 07 21/97 26 45 40	e-mail: info.karlsruhe@baw.de
Bundesanstalt für Wasserbau – Außenstelle Küste	Wedeler Landstraße 157	22559 Hamburg	Tel. 0 40/8 19 08-0	Fax 0 40/81 90 83 73	e-mail: info.hamburg@baw.de
Bundesanstalt für Wasserbau – Außenstelle Berlin	Alt-Stralau 44	10245 Berlin	Tel. 0 30/55 23-0	Fax 0 30/55 23 32 08	

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Dienstort Hamburg	Bernhard-Nocht-Str. 78	20359 Hamburg	Tel. 0 40/31 90-0	Fax 0 40/31 90 50 00	e-mail: posteingang@bsh.d400.de	Internet: http://www.bsh.de
BSH Dienstort Rostock	Dierkower Damm 45	18146 Rostock	Tel. 03 81/45 63-5	Fax 03 81/4 56 39 48	e-mail: posteingang.rostock@bsh.d400.de	

Deutscher Wetterdienst Geschäftsfeld Seeschifffahrt	Bernhard-Nocht-Straße 76 Postfach 30 11 90	20359 Hamburg 20304 Hamburg	Tel. 0 40/66 90-18 51	Fax 0 40/66 90-19 46	e-mail: gf.see@dwd.de	Internet: http://www.dwd.de/ services/gfsf
--	---	--------------------------------	-----------------------	----------------------	-----------------------	---

Bundesoberseeamt	Bernhard-Nocht-Str. 78	20359 Hamburg	Tel. 0 40/31 90-1	Fax 0 40/31 90 50 00	
-------------------------	------------------------	---------------	-------------------	----------------------	--