



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau-  
und Wohnungswesen

# Sicherheit auf dem Wasser

## Leitfaden für Wassersportler



<b>Besatzung, Rettungswesten, Rettungsflöße</b>	<b>4</b>
<b>Amtliche Befähigungsnachweise</b>	<b>7</b>
<b>Das Boot, Ausrüstung</b>	<b>9</b>
<b>Naturschutz</b>	<b>12</b>
<b>Vorsichtsmaßnahmen</b>	<b>14</b>
<b>Erste Hilfe</b>	<b>16</b>
<b>Verkehrsvorschriften auf den Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen</b>	<b>18</b>
<b>Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes</b>	<b>27</b>
<b>Bundeswasserstraßenkarte</b>	<b>28</b>
<b>Sichtzeichen, Bezeichnung der Fahrzeuge</b>	<b>31</b>
<b>Schifffahrtszeichen</b>	<b>34</b>
<b>Besondere Vorschriften</b>	<b>38</b>
<b>Nautische Informationen, Wetter und Warnfunk, Nord-Ostsee-Kanal</b>	<b>41</b>
<b>Militärische Sperr- und Warngelände</b>	<b>44</b>
<b>„Mensch über Bord“, Brandabwehr, Knoten</b>	<b>45</b>
<b>Wetter</b>	<b>47</b>
<b>Seenot, Bergung</b>	<b>49</b>
<b>Notsignale, Notsignalgebrauch</b>	<b>52</b>
<b>Badestellen</b>	<b>54</b>
<b>Adressen, Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>55</b>
<b>Impressum</b>	<b>56</b>



### **Liebe Wassersportfreunde!**

Die Bundeswasserstraßen werden heute immer mehr zur Ausübung des Wassersports genutzt. Über 10 000 km Bundes- und Landeswasserstraßen in Deutschland bieten hierzu vielfältige Gelegenheiten.

Sicherheit ist auch auf den Wasserstraßen oberstes Gebot. Um Interessenkonflikte zu vermeiden und ein hohes Maß an Sicherheit zu gewährleisten, sind gegenseitige Rücksichtnahme, ein faires Miteinander und die Einhaltung der einschlägigen Regeln notwendig.

Die Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“ soll Ihnen die geltenden Verkehrsvorschriften nahe bringen und Ihnen wichtige Tipps und Hinweise für eine sinnvolle Sicherheitsausrüstung vermitteln. Sie gibt Ihnen auch einige Ratschläge zum Schutz der Pflanzen und der Tierwelt in unseren Gewässern, die ich Ihnen besonders ans Herz lege.

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

Ihr

Dr. Manfred Stolpe  
Bundesminister für Verkehr, Bau-  
und Wohnungswesen

# Besatzung Rettungswesten Rettungsflöße

## 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 die Besatzung in seiner Hand hat, beachtet ein gewissenhafter Bootsführer folgende Regeln:

## Die Besatzung

Die Stärke der Besatzung sollte der Größe des Fahrzeuges und des beabsichtigten Törns entsprechen. Dabei sollte mindestens eine zweite Person mit der Führung des Bootes und den Sicherheitseinrichtungen an Bord vertraut sein. Das Überladen eines Bootes ist sehr gefährlich, vor allem für Schlauchboote. Besonders muskelkraftbetriebene Wassersportarten erfordern Geschicklichkeit, Körperbeherrschung und Kondition. Daher muss 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 ohnmachtssichere Rettungswesten tragen, sowohl auf dem Boot als auch außerhalb des Bootes am Wasser.
- Kleine Kinder sollten mit einer Sicherheitsleine im Boot so festgebunden sein, dass sie zwar Bewegungsfreiheit haben, aber nicht über Bord fallen können.
- Kinder müssen sich bei Segelmanövern und allen Arbeiten mit Segeln an Deck in geschützte Ecken setzen oder in besonders gefährlichen Situationen unter Deck gebracht werden.

- 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 und Ähnliches kindersicher verstauen!
- An Bord sollten immer Schuhe mit rutschfester Sohle getragen werden!
- Die Anzahl der Kinder in einem 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 anlassen – und das bei jedem Wetter.

Übrigens: Alle sicherheitsbewussten Wassersportler tragen Rettungswesten!

## Rettungswesten, Rettungsflöße (Rettungsinself)

Bei den Rettungswesten unterscheidet man **Feststoffwesten** und **aufblasbare Rettungswesten**. Der Auftriebskörper der Feststoffwesten besteht aus geschlossenzelligem Schaum. Diese Westen haben dadurch den Vorteil, dass der Auftrieb im Bedarfsfall nicht erst erzeugt werden muss, sondern permanent vorhanden ist. Die Gefahr einer Behinderung besteht bei diesen Westen nicht. Moderne Feststoffwesten sind so gut geschnitten, dass sie ihren Träger bei Bewegungen nicht beeinträchtigen.

Der Schwimmkörper der aufblasbaren Rettungswesten wird erst im Einsatzfall per Hand oder durch Kontakt mit dem Wasser automatisch mit Gas gefüllt, das den Auftrieb erzeugt. Die größten Vorzüge der aufblasbaren Rettungswesten sind ihre Handlichkeit und ihr Tragekomfort.

Alle Rettungswesten haben die Aufgabe, eine ohnmachtssichere Wasserlage zu bewirken, das heißt: Das Gesicht

(Mund, Nase) einer erschöpften oder bewusstlos im Wasser liegenden Person wird in 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, das heißt die einer EU-Baumusterprüfung unterzogen wurden. Das CE-Zeichen besteht aus einer vierstelligen Kennnummer, der Prüfziffer, 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 Rettungswesten sind in vier Kategorien eingeteilt:

- Klasse 50 Newton EN 393 – nur geeignet für Schwimmer als Schwimmhilfe unter Aufsicht und Hilfe in der Nähe, zum Beispiel bei Regatten, Wasserski, Kanu- und Kajak-Touren
- Achtung: Eine Schwimmhilfe ist keine Rettungsweste im eigentlichen Sinne!**
- Klasse 100 Newton EN 395 – geeignet für den Einsatz in geschützten Gewässern und auf Binnenrevieren mit leichtem Ölzeug
- Klasse 150 Newton EN 396 – geeignet für den Hochsee-Einsatz mit wetterfestem Ölzeug
- Klasse 275 Newton EN 399 – konzipiert für den Einsatz auf Hochsee, unter extremen Wetterbedingungen und mit schwerer Schutzkleidung

Feststoffrettungswesten sind nahezu wartungsfrei. Die Einsatzbereitschaft aufblasbarer Rettungswesten sollte hingegen regelmäßig überprüft werden. Nur so kann man sicher sein, dass die Rettungsweste auch im Ernstfall hilft. Die Lebensdauer aufblasbarer Rettungswesten ist auf 10 Jahre begrenzt worden. Voraussetzung hierfür ist die regelmäßige Wartung der Westen in einem Zeitabstand

von mindestens zwei Jahren durch den Hersteller oder eine autorisierte Fachfirma. Die erfolgte Wartung wird durch die Serviceplakette des Fachverbands Seenot-Rettungsmittel e.V. (FSR-Service-Plakette) dokumentiert, der auch das Datum der nächsten Inspektion zu entnehmen ist. Nach Ablauf von 10 Jahren kann die Plakette bei jährlicher Wartung jeweils für ein weiteres Jahr bis zu einem maximalen Alter der Weste von 15 Jahren erworben werden. Diese jährliche Prüfung kann aber nur durch den Hersteller vorgenommen werden.

Ab einem Alter von 10 Jahren kann es notwendig werden, die Rettungsweste aus Sicherheitsgründen auszusondern. Die Alterung von gummi- oder kunststoffbeschichteten Geweben und Formteilen kann zu Versprödungen und Rissen führen, so dass die Dichtigkeit des Schwimmkörpers nicht mehr gewährleistet ist.

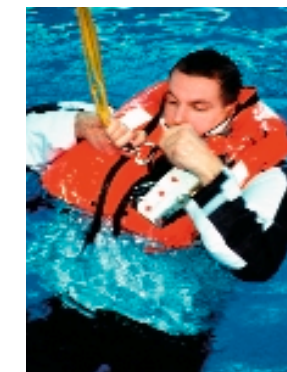
Rettungswesten müssen leicht zugänglich aufbewahrt werden. Rettungswesten und alle anderen Rettungsmittel sollten mit Reflexstoffen ausgerüstet sein, um das Auffinden bei Dunkelheit zu erleichtern. Beim Kauf ist auf die richtige Größe und – je nach Einsatzzweck – auf ausreichenden Auftrieb zu achten!

**Rettungsflöße (Rettungsinself)** sind in Taschen oder Containern verpackt und im Wassersportbereich je nach Größe für vier bis zu zwölf Personen ausgelegt. Unverzichtbar sind Rettungsflöße (Rettungsinself) besonders für die Wassersportler, die sich auf hohe See begeben.

Im Ernstfall vertäut man zunächst die Reißleine des aufblasbaren Rettungsflößes (der Rettungsinself) am Boot, wirft die Insel unaufgeblasen über Bord und zieht dann an der Reißleine, damit sich die Auftriebskammern mit Luft oder CO<sub>2</sub> füllen. Eine Sollbruchstelle in der Verbindungsleine zum Boot sorgt dafür, dass diese von einem sinkenden Fahrzeug nicht mit in die Tiefe gerissen werden kann. Ungeachtet dessen sollte die Leine nach dem Übersteigen in das Rettungsflöß (die Rettungsinself) sicherheitshalber mit einem Messer gekappt werden.



Rettungsweste im nicht aktivierten und im aufgeblasenem Zustand



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



**Rettingsflöße (Rettungsinseln)** können je nach Ausführung mit Trinkwasser, Proviant in Form von Trockennahrung, pyrotechnischen Signalmitteln und anderen Dingen ausgestattet sein. Eine sinnvolle Ergänzung ist ein wasserdichter Behälter mit persönlichen Dingen wie Medikamenten, Isolierdecken oder einer tragbaren Seefunk-Anlage.

In einigen Ländern gibt es je nach Fahrtgebiet eine Pflicht zur Ausrüstung des Sportbootes mit Rettungsflößen (Rettungsinseln). In Deutschland gibt es eine solche allgemeine Ausrüstungspflicht mit Rettungsflößen (Rettungsinseln) nicht. Lediglich auf Chartyachten und bei der Teilnahme an einigen Segelregatten auf hoher See müssen Rettungsflöße (Rettungsinseln) mit einer Mindestausrüstung nach den Festlegungen des Offshore Racing Congress und nach den Sicherheitsrichtlinien des Deutschen Segler-Verbandes e.V. (DSV) ausgerüstet an Bord sein. Diese Rettungsflöße (Rettungsinseln) unterliegen dann auch den Bestimmungen der International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).

Die Rettungsflöße (Rettungsinseln) werden nach dem heutigen Stand der Technik in drei Kategorien eingeteilt:

- Rettungsflöße (Rettungsinseln) für küstennahe Gewässer und große Binnenseen, in denen sich im Seenotfall der Aufenthalt auf wenige Stunden beschränkt
- Rettungsflöße (Rettungsinseln) für die Hochsee und alle europäischen Küstengewässer (Nordsee, Ostsee, Mittelmeer); sie sind ausgerüstet mit einem Isolationsboden gegen die Kälte des Wassers, einem selbstaufrichtenden Dach und einer Einstieghilfe
- Rettungsflöße (Rettungsinseln) für weltweite Fahrten auch in abgelegene Fahrtgebiete, in denen im See-

notfall eventuell ein längerer Aufenthalt auf dem Floß (in der Insel) notwendig wird; sie sind zusätzlich ausgerüstet mit umfangreicher Überlebensausrüstung, wie zum Beispiel einem Notsender, Wassermacher und Überlebensrationen

#### Der Sportbootführerschein – wann, wo und wie?

Jeder, der auf Seeschiffahrtsstraßen ein Boot mit mehr als 3,68 kW (5 PS) benutzen will, muss den amtlichen Sportbootführerschein-See besitzen. Wer auf den Binnenschiffahrtsstraßen ein Sportboot von weniger als 15 m Länge mit einer Motorleistung von mehr als 3,68 kW (5 PS) führen will, muss den Sportbootführerschein-Binnen besitzen. Abweichend davon ist auf bestimmten in Berlin und Brandenburg gelegenen Binnenschiffahrtsstraßen 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 Sportbootführerschein-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 DSV (*siehe Seite 55*) und den Deutschen Motor-yachtverband e.V. (DMYV) (*siehe Seite 55*) 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 Binnenschiffahrtsstraßen 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 Binnenschiffahrtsstraßen. Diese Gastklausel gilt im übrigen nicht, wenn der Wohnsitzstaat die Resolution 40 ECE (Internationales Zertifikat für Sportbootführer) anwendet. In diesem Fall benötigt der Bootsführer zumindest dieses Dokument. Auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen gilt eine vergleichbare Regelung. In einigen europäischen Nachbarländern gibt es ähnliche Führerscheinvorschriften wie in Deutschland. In diesen Fällen sind die deutschen Sportbootführerschein-See und -Binnen und für vergleichbare Gewässer anerkannt.

## Amtliche Befähigungsnachweise

Befähigungsnachweis	vorgeschrieben für Fahrzeuge	vorgeschrieben für Wasserstraßen	Aussteller
<b>Sporthochseeschifferschein</b>	<b>empfohlen</b> für alle Sportfahrzeuge <b>vorgeschrieben</b> bei gewerbmäßiger Nutzung	alle Meere (weltweite Fahrt)	
<b>Sportseeschifferschein</b>		küstennahe Seegewässer (alle Meere bis zu 30 sm Abstand von der Festlandküste einschließlich der Randmeere)	Zentrale Verwaltungsstelle nach der Sportseeschifferscheinverordnung im Deutschen Segler-Verband e.V. (DSV) <sup>4</sup>
<b>Sportküstenschifferschein</b>		Küstengewässer (alle Meere bis zu 12 sm Abstand von der Festlandküste)	
<b>Sportbootführerschein-See</b>	Fahrzeuge mit einer Maschinenleistung von mehr als 3,68 kW (5 PS)	Seeschiffahrtsstraßen	Prüfungsausschüsse des DMYV und des DSV <sup>4</sup>
<b>Sportpatent<sup>1</sup></b>		Rhein (kann auf Teilstrecken beschränkt werden); auf den übrigen nicht streckenkundepflichtigen Binnenschiffahrtsstraßen ebenfalls gültig	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd <sup>4</sup>
<b>Sportschifferzeugnis<sup>1</sup></b>	Fahrzeuge mit einer Länge > 15 m und < 25 m	Binnenschiffahrtsstraßen außerhalb des Rheins und der streckenkundepflichtigen Wasserstraßen	alle Wasser- und Schifffahrtsdirektionen
<b>Sportbootführerschein-Binnen<sup>1</sup></b>	Fahrzeuge mit einer Länge < 15 m		
– unter Motor <sup>2</sup>	– mit einer Maschinenleistung von mehr als 3,68 kW (5 PS)	– alle Binnenschiffahrtsstraßen	Prüfungsausschüsse des DMYV und des DSV <sup>4</sup>
– unter Segel <sup>3</sup>	– Segelboote und Surfbretter mit mehr als 3 m <sup>2</sup> Segelfläche	– bestimmte Binnenschiffahrtsstraßen in Berlin und Brandenburg	
<b>Bodenseeschifferpatent A</b>	Fahrzeuge mit Maschinenleistung von mehr als 4,41 kW (6 PS)	Bodensee, Erweiterung für die Hoahrheinstrecke ist möglich	
<b>Bodenseeschifferpatent D</b>	Segelboote mit mehr als 12 m <sup>2</sup> Segelfläche		Landratsämter

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

<sup>2</sup> Die hierdurch abgelösten Befähigungsnachweise „Führerschein für Binnenfahrt (A) mit Motorberechtigung“, „Motorbootführerschein A für Binnenfahrt“ und „Berliner Motorbootführerschein“ sowie die in der ehemaligen DDR erworbenen Befähigungs-

nachweise zum Führen von Sportbooten gelten für den jeweiligen Fahrtbereich auf Binnenschiffahrtsstraßen außerhalb des Rheins für Fahrzeuge bis 15 m<sup>3</sup> Wasserverdrängung unabhängig von der Fahrzeuglänge uneingeschränkt weiter, auf dem Rhein beschränkt auf eine Fahrzeuglänge von weniger als 15 m.

<sup>3</sup> Der hierdurch abgelöste „Berliner Segelbootführerschein“ gilt auf Berliner Landesgewässern uneingeschränkt weiter.

<sup>4</sup> siehe Seite 55



Übung mit einer Rettungsinsel auf See

### Charterbescheinigung

Die Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung ermöglicht es Vermietungsunternehmen, für die Fahrt mit gemieteten Sportbooten eine so genannte Charterbescheinigung auszustellen. Dies gilt jedoch nur für bis maximal 12 Personen zugelassene Sportboote mit bestehender Haftpflichtversicherung und mit einer Länge von unter 15 m, deren Höchstgeschwindigkeit auf 12 km/h im stillen Wasser begrenzt ist. Dabei muss eine ausreichende Manövrierfähigkeit erhalten bleiben; eine Unter-motorisierung darf nicht eintreten.

Die Ausstellung einer Charterbescheinigung setzt eine Überprüfung der Befähigung des Sportbootführers für das jeweilige Sportboot und die zu befahrende Wasserstraße sowie eine gründliche Einweisung voraus. Die Charterbescheinigung ist kein Ersatz für das normalerweise notwendige Befähigungszeugnis. Sie hat lediglich den Charakter einer amtlich anerkannten Bescheinigung über die Befähigung, das Sportboot im jeweils konkreten Einzelfall unter Beschränkungen, insbesondere Fahrverbot bei Nacht und unsichtigem Wetter, zu führen.

### Die Ausstellung einer Charterbescheinigung ist nur möglich für Fahrten auf den nachstehenden Binnenschiffahrtsstraßen

Lfd. Nr.	Wasserstraße	von km	bis km	Beschränkungen
1	Peene	2,50 Malchin	a) 34,90 Demmin b) 104,60 Peenestrom (für Inhaber des Sportbootführerscheins-See oder eines gleichgestellten Befähigungszeugnisses)	Kummerower See: 1
2	<b>Müritz-Elde-Wasserstraße (MEW)</b>			
2.1	Stör-Wasserstraße	0,00 Einmündung MEW	19,88 Einmündung in den Schweriner See	
2.2	Stör-Wasserstraße	19,88 Einmündung in den Schweriner See	44,70 Hohen Viecheln	1 2 3
2.3	MEW	0,95 Schleuse Dömitz	121,00 Beginn Plauer See	
2.4	MEW – Plauer See	121,00 Beginn Plauer See	126,00 Lenz	1 2 3 4 5
2.5	MEW	126,00 Lenz	152,50 Klink an der Müritz	1 2 3
2.6	MEW	152,50 Klink an der Müritz	167,00 Ausfahrt Hafendorf Claassee	1 3 4 6 7
2.7	MEW	167,00 Ausfahrt Hafendorf Claassee	180,00 Buchholz	
3	<b>Müritz-Havel-Wasserstraße (MHW)</b> mit Haupt- und Nebenstrecken	0,00	31,80	
4	<b>Obere Havel-Wasserstraße (OHW)</b>			
4.1	OHW mit zugehörigen Haupt- und Nebenstrecken	15,90 Schleuse Zehdenick	94,40 Hafen Neustrelitz	
4.2	OHW	(Mzk) 43,95 Schleuse Liebenwalde	15,90 Schleuse Zehdenick	8
5	<b>Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)</b>			
5.1	Finowkanal	89,30 Schleuse Liepe	57,37 Zerpenschleuse	
5.2	Werbelliner Gewässer	4,00	19,80	
6	<b>Rüdersdorfer Gewässer</b> mit zugehörigen Haupt- und Nebenstrecken	0,00	3,78 Schleuse Woltersdorf	8
7	<b>Dahme-Wasserstraße</b> mit zugehörigen Haupt- und Nebenstrecken	10,30	26,04	
8	<b>Spree-Oder-Wasserstraße (SOW)</b>			
8.1	Gosener Kanal		Gesamtstrecke	8
8.2	Seddinsee		Gesamtstrecke	8
8.3	Neuhauser Speisekanal		Gesamtstrecke	
8.4	Drahendorfer Spree		Gesamtstrecke	
9	<b>Saale</b>	89,20 Schleuse Trotha	115,22 Rischmühlenschleuse	8
10	<b>Saar</b>	87,60	deutsch-französische Grenze	
11	<b>Lahn</b>	70,00	137,07 Hafen Lahnstein	8

<sup>1</sup> Fahrverbot ab Windstärke 4 Beaufort.

<sup>2</sup> Durchfahrt nur in der bezeichneten Fahrhinne.

<sup>3</sup> Alle Personen müssen Rettungswesten tragen.

<sup>4</sup> Telefonischer Abruf über Befahrbarkeit beim Unternehmen vor Einfahrt (Wind, Wetter).

<sup>5</sup> Telefonische Meldung beim Unternehmen nach der Durchfahrt.

<sup>6</sup> Fahrt nur entlang der Fahrrinnenbezeichnung des westlichen Ufers.

<sup>7</sup> Telefonische Meldung beim Unternehmen am Zielort oder bei Fahrtunterbrechung.

<sup>8</sup> Eignung wird in einem dreijährigen Versuch erprobt.

## Das Boot Ausrüstung

### 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 Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH) auf Antrag solchen Booten gegen eine Gebühr ein Flaggenzertifikat aus.

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

Außerdem müssen sie ab einer Wasserverdrängung von 10 m<sup>3</sup> in das Binnenschiffsregister eingetragen werden. Für kleinere Boote ab einer Wasserverdrängung von 5 m<sup>3</sup> ist ein Eintrag ebenfalls möglich. Voraussetzung ist die Vorlage einer Eichbescheinigung, die von der ZSUK/SEA ausgestellt wird.

Abgesehen von wenigen Ausnahmen (z. B. Sportfahrzeuge unter 2,5 m Länge und historische Fahrzeuge) dürfen 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, nur in Betrieb genommen werden, wenn sie eine CE-Kennzeichnung besitzen. Kleinfahrzeuge unterliegen auf den Binnenschiffahrtsstraßen und Charterbooten auf den Seeschiffahrtsstraßen einer besonderen Kennzeichnungspflicht (siehe Seite 39).



Segelsetzen bei Starkwind

### 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 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 Seeschiffahrtsstraßen 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 Bilge-Pumpe
- ein Anker mit ausreichend langer Leine oder Kette (Regel: Schiffslänge x 3, mindestens 20 m, im Seebereich mindestens 40 m)
- Handlampen, davon eine besonders lichtstark, die auch zum Geben von Notsignalen geeignet ist, spritzwassergeschützt, mit Reservebatterien und Reserveglühlampen
- 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: „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 Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB)
- ein SAR-Radartransponder
- ein Gerät zur Ortsbestimmung durch ein Funknavigationssystem, wie z. B. Global Positioning System (GPS) oder Differential-GPS (DGPS)

- eine weitere von Hand bedienbare Bilge-Pumpe
- ein zweiter Anker mit Kettenvorlauf
- ein Kompass
- ein Reservekompass
- Signallaternen (über 12 m Länge: ein weißes Rundumlicht und zwei rote Rundumlichter)
- Schallsignalanlagen (über 12 m Länge: Pfeife; über 20 m Länge zusätzlich: Glocke)
- ein Treibanker mit Schlepp- und Beiholeleine
- 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-EN-1095 für jedes Besatzungsmitglied, mit Karabinerhaken zum Einpicken
- Sicherheitsleinen nach DIN-EN-1095
- 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 Nachtlicht oder „Mensch-über-Bord-Boje“
- pyrotechnische Seenotsignale (*siehe unten*)
- Signalflaggen „N“ und „C“ des Internationalen Signalbuches
- 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
- ein 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.

#### Pyrotechnische Signalmittel

Um im Notfall Retter auf sich aufmerksam zu machen, können Schiffbrüchige im Bereich der **Seeschiffahrtsstraßen** und der **Hohen See** Raketen abschießen, Signalfackeln zünden oder ähnliche pyrotechnische Mittel auslösen. Die Auswahl an pyrotechnischen

Signalen ist groß. Für alle gilt jedoch, dass sie trocken in leicht zugänglichen Behältern aufbewahrt werden müssen. Pyrotechnische Signalmittel sind Seenotsignale, die nur im Seenotfall verwendet werden dürfen, das heißt nur dann, wenn angezeigt werden soll, dass Gefahr für Leib und Leben der Besatzung besteht und daher Hilfe nötig ist. Es dürfen dabei nur solche Produkte verwendet werden, die von der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) zugelassen worden sind.

Bei den pyrotechnischen Signalmitteln unterscheidet man zwischen solchen Produkten, für die Abschussgeräte notwendig sind und solchen, die ohne Gerät aus der Hand gezündet werden können. Signalmittel mit Abschussgerät – hierzu gehören Signalgeber und Signalpistolen – fallen unter das Waffengesetz. Die Abschussgeräte können mehrfach verwendet werden. Pyrotechnische Signalmittel, die einmalig aus der Hand abgeschossen werden können – hierzu zählen z. B. Signalaraketen und Rauchfackeln –, fallen unter das Sprengstoffgesetz. Für den Wassersport in Deutschland bestehen für Seenotsignale keine Vorschriften, sondern Empfehlungen. Dementsprechend wird eine Vielzahl von Signalen angeboten.

Als persönliche Ausrüstung in Verbindung mit der Rettungsweste und für Kleinsportboote empfiehlt der Fachverband Seenotrettungsmittel e.V.:

- Signalgeber und Munition, Steighöhe circa 50 m, Leuchtdauer fünf Sekunden; die Lichtstärke variiert je nach Farbe zwischen 3 000 bis 10 000 Candela (cd)
- Nicosignal, Steighöhe circa 80 m, Leuchtdauer circa vier Sekunden; die Lichtstärke variiert je nach Farbe zwischen 3 000 bis 10 000 cd
- Heckler & Koch-Signalgerät 19 mm, Steighöhe 90 m, Leuchtdauer circa sechs Sekunden; die Lichtstärke variiert je nach Farbe zwischen 3 000 bis 10 000 cd
- Leuchtrakete, rot, Steighöhe circa 80 m, Leuchtdauer circa acht Sekunden; Lichtstärke circa 8 000 cd

Als Ausrüstung für das Schiff empfehlen der DSV, der DMYV und die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) für alle Fahrtgebiete folgende Ausrüstung:

- 1 Aufbewahrungskasten
- 8 Fallschirmsignalraketen, rot, Steighöhe 300 m, Leuchtdauer 30 Sekunden, Lichtstärke 20 000 cd
- 2 Handfackeln, rot, Leuchtdauer 60 Sekunden, Lichtstärke 15 000 cd, tropffrei beim Abbrand
- 2 Rauchfackeln, orange, Rauchdauer eine Minute oder statt der Rauchfackeln
- 2 Rauchsignale, orange, schwimmfähig, Rauchdauer vier Minuten

Denken Sie daran: Pyrotechnische Gegenstände können nach Art und Einsatzzweck extreme Hitze entwickeln, Projektilen ausstoßen oder explodieren. Verwenden Sie deshalb Seenotsignale nur im Freien und nicht in Innenräumen. Studieren und befolgen Sie vor Gebrauch der Seenotsignale die produktspezifischen Bedienungsanleitungen und achten Sie darauf, dass die Produkte mit der BAM-Zulassung versehen sind. Überlassen Sie pyrotechnische Gegenstände niemals Kindern oder Personen, die mit den von diesen Gegenständen ausgehenden Gefahren nicht vertraut sind.

Die Verbrauchsdauer von Seenotsignalen beträgt bei sachgemäßer Lagerung (kühl und trocken), soweit nichts anderes vermerkt ist, drei Jahre. Damit die Funktionstüchtigkeit gewährleistet ist, sind das Herstellerdatum und die Verbrauchsdauer zu beachten und auf Korrosion und Beschädigungen zu achten, die die Signale eventuell gefährlich werden lassen.

Seenotsignale der Unterklasse T1, wie zum Beispiel Handfackeln, Rauchfackeln und Rauchtöpfe sind für Personen ab 18 Jahren frei käuflich zu erwerben. Raketen und Fallschirmsignalraketen der Unterklasse T2 sind hingegen nicht frei verkäuflich. Sie dürfen nur an Wassersportler abgegeben werden, die bei einem Prüfungsausschuss der Wassersportverbände eine Sachkundeprüfung über Seenotrettungsmittel abgelegt haben und dies belegen können.

#### 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. Richtige Kleidung ist auch für den Fall eines Überbordgehens wichtig. Denn denken Sie daran: Wasser kühlt schneller als Luft!



Überprüfung der Signalmunition

# Naturschutz

## 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 Schlammflächen (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 m. Halten Sie einen ausreichenden Mindestabstand zu Vogelansammlungen auf dem Wasser, wenn möglich mehr als 100 m.

**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 m 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 sauber zu halten. 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.

### Wussten Sie schon ...

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

- Zusätzlicher Stress bedeutet 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.



Elde-Müritz-Wasserstraße, Naturschutzgebiet Lewitz

#### ... 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.
- 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 Paarung, Geburt und Aufzucht der Jungen sowie Haarwechsel statt

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

- Ein Kubikzentimeter Öl breitet sich auf der Wasseroberfläche über 3 bis 4 m<sup>2</sup> 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?

- Verwenden Sie bleifreies 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.
- Nutzen Sie umweltfreundliche 2-Takt-Öle; diese sind für das Gewässer weniger schädlich und verringern die Geruchsbelästigung.
- Überwachen Sie den Bunkervorgang und bauen Sie eine Sprechfunkverbindung zwischen Fahrzeug und Bunkerstelle auf; dadurch ist in einer Gefährdungssituation eine schnelle Reaktion möglich.
- Die zu bunkernde Menge und Einfüllleistung sollte zwischen Bunkerstelle und Schiffsführer vereinbart werden; dies verhindert eine Überfüllung des Tanks und berücksichtigt mögliche Tankentlüftungsprobleme.
- Nutzen Sie die moderne Speichertank-Technik; die Entsorgung über die Kläranlage schützt die Gewässer vor hygienischen und ästhetischen Beeinträchtigungen und sollte daher soweit wie möglich genutzt werden.
- Wählen Sie Antifoulingfarben sorgfältig aus; 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 sollten Bestandteil der Wassersportausbildung sein. Viele Wassersportvereine und Schulen praktizieren sie.

**Informieren Sie sich** vor Reisebeginn genau und halten Sie sich an Ihre Informationen. 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), Ihrer Organisation oder der Wasserschutzpolizei.



# Vorsichtsmaßnahmen

## 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 auf Grund der seemännischen Sorgfaltspflicht folgende Vorsichtsmaßnahmen ergreifen:

- das Revier betreffende und auf den neuesten Stand berichtigte Seekarten und Seebücher bereitlegen
- Wetterberichte abhören
- 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, „Mensch-über-Bord-Manöver“ praktisch üben (siehe Seite 45)
- Fahrtantritt so wählen, dass das 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 Rettungs-

mittel und üben Sie das Anlegen von Rettungsweste und Sicherheitsgurt („Lifeline“). 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 „Mensch-über-Bord-Manöver“.

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

## Vorsicht bei der Benutzung von Koch- und Heizeinrichtungen

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



Sicherheitsübung: Anlegen der Rettungswesten

## Brandschutz

Bevor es heißt: „Leinen los!“ überprüfen Sie, ob Sie Brandgefahren angemessen vorgebeugt haben:

- Sind der Größe Ihres Bootes entsprechend genügend Feuerlöcher an Bord, die zugelassen, geprüft und gut sichtbar angebracht sind?
- Sind die Besatzung und Gäste an Bord mit Maßnahmen bei Ausbruch eines Feuers vertraut und ist die Besatzung im Umgang mit den an Bord befindlichen Feuerlöschern geübt?
- Weiß jeder an Bord, dass Fett- und Flüssigkeitsbrände nicht mit Wasser, sondern nur mit den dafür zugelassenen Feuerlöschern zu löschen sind?
- Wird nach Brennstoffübernahme, insbesondere bei Benzin, gut gelüftet? Ein elektrischer Funke beim Startvorgang kann Benzingase zur Explosion bringen!
- Ist die elektrische Verkabelung fachgerecht installiert?
- Sind brennbare Stoffe in sicherer Entfernung von offenen Flammen, z. B. Beleuchtung und Gaskocher? Kann die Auspuffanlage brennbare Stoffe in Brand setzen?
- Ist die Batterie gegen das Eindringen von Wasser geschützt?
- Werden Zigarettenkippen in nicht brennbaren, mit Deckel verschließbaren Abfallbehältern aufbewahrt?
- Sind Propanflaschen gegen Verrutschen gesichert und die Anschlüsse fachgerecht installiert?
- Wird der Reservebrennstoff in zugelassenen Behältern rutschfest verstaut?

Wenn Sie diese Punkte des vorbeugenden Brandschutzes an Bord eines Sportbootes beachten, haben Sie viel für Ihre Sicherheit, für die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen und für die Sicherheit Ihres Bootes getan!

## 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 (siehe Seite 55)
- Wasserschutzpolizei (oder andere Dienststellen der Polizei)
- Revierzentralen (Binnen)
- Verkehrszentralen (Küste)
- Wasser- und Schifffahrtsämter (siehe Seite 27 und 30)
- Schleusenbetriebsstellen
- Hafenumwärtiger

- Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e.V. (siehe Seite 55)
- Wasserwacht des Deutschen Roten Kreuzes e.V. (siehe Seite 55)
- 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 retten.

Auf Binnen- und Seeschifffahrtsstraßen ist es ohnehin verboten, bei einer bestimmten Menge Alkohol in der Atemluft oder bei einer bestimmten Blutalkoholkonzentration, ein Fahrzeug zu führen bzw. Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu bestimmen.

Dies gilt

- auf den **Seeschifffahrtsstraßen** bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 (künftig 0,5) Promille oder mehr sowie bei einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt
- auf der Binnenschifffahrtsstraße **Mosel** bei einer Menge von 0,40 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt
- auf den Binnenschifffahrtsstraßen **Grenzgewässer Oder, Westoder** und **Lausitzer Neiße** bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,2 Promille oder mehr oder bei einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt
- auf den **übrigen Binnenschifffahrtsstraßen** einschließlich des **Rhein** und der **Donau** bei einer Menge von 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt

Verstöße sind Ordnungswidrigkeiten und werden mit Bußgeld geahndet. 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!



# Erste Hilfe

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 (siehe „Helfen ist Pflicht“)

- Was geschah?
- Wo geschah es?
- Wie viele Verletzte?
- Welche Art der Verletzung?
- Warten auf Rückfragen

### Erste Hilfe

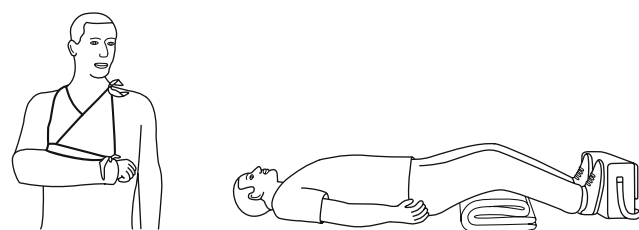
durch ausgebildete Ersthelfer z. B.

- sachgerechte Lagerung
- Verbände anlegen
- Zuspruch
- sonstige Hilfeleistung, Rettungsdienst
- Übernahme von Notfallpatienten durch ausgebildetes Rettungsdienstpersonal (gegebenenfalls mit Notarzt) und fachgerechter Transport zum Krankenhaus

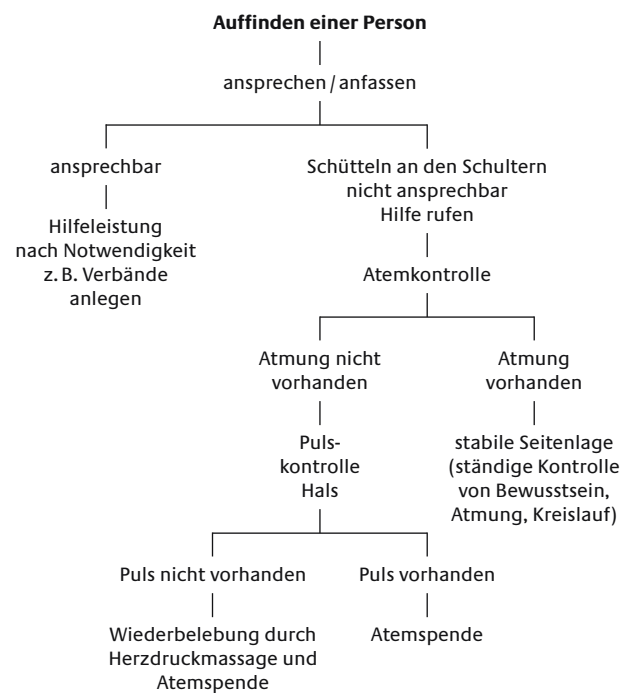
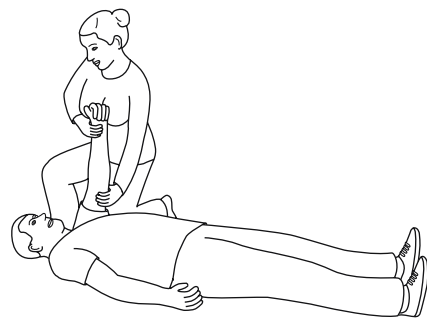
### Krankenhaus

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.

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

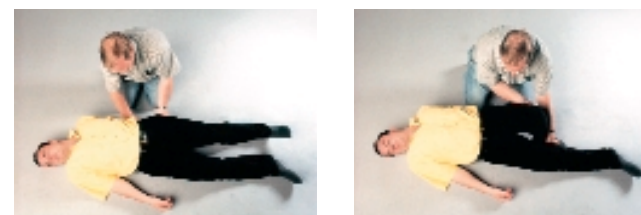


Stillen einer bedrohlichen Blutung: z. B. Abdrücken am Oberarm

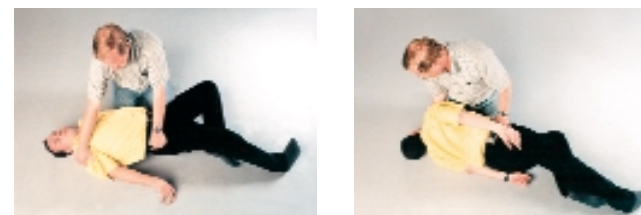


Den Verletzten vor zusätzlichen Schädigungen und Gefahren bewahren: z. B. durch Herstellen der stabilen Seitenlage

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



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



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



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



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

Stillen einer bedrohlichen Blutung: Druckverband

Schutzhandschuhe anlegen.

Die Wundaufgabe auf die Wunde legen und mit einem Verband 2-3 mal umwickeln.

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



Atemspende: Mund-zu-Mund-Beatmung

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



# Verkehrsvorschriften auf den Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen

## 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 **Binnenschiffahrtsstraßen** Rhein, Mosel und Donau gelten aus Gründen der Zuständigkeit internationaler Stromkommissionen die Bestimmungen der

- Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)
- Moselschiffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV)
- Donauschiffahrtspolizeiverordnung (DonauSchPV)

Auf den übrigen Binnenschiffahrtsstraßen, die Bundeswasserstraßen sind, gilt die

- Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO)

Die Bestimmungen dieser Verkehrsvorschriften haben weitgehend den gleichen Inhalt.

Die Texte der einzelnen Verkehrsverordnungen können über den Buchhandel, von der Deutschen Bundesverlag GmbH oder von der Binnenschiffahrts-Verlag GmbH (siehe Seite 55) 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 **Seeschiffahrtsstraßen** gelten folgende Verkehrsverordnungen:

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

Die internationalen Kollisionsverhütungsregeln, die zugleich auf der Hohen See gelten, finden im nationalen Bereich jedoch nur insoweit Anwendung, als die SeeSchStrO oder die Schifffahrtsordnung Emsmündung nichts anderes bestimmen. Darüber hinaus haben die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest in den

Bekanntmachungen zur SeeSchStrO 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 Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern.

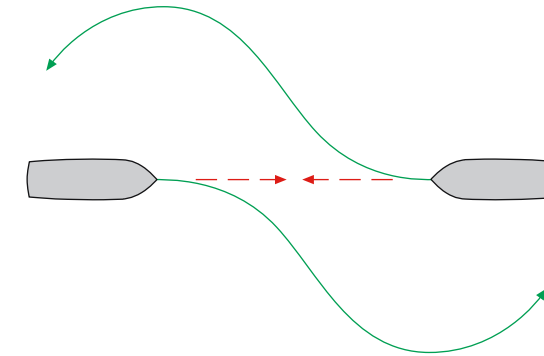
## Fairness auf dem Wasser

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 Binnenschiffahrtsstraßen (siehe Seite 19) empfiehlt es sich in jedem Fall, der Großschiffahrt, 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 Fahrrinne 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.

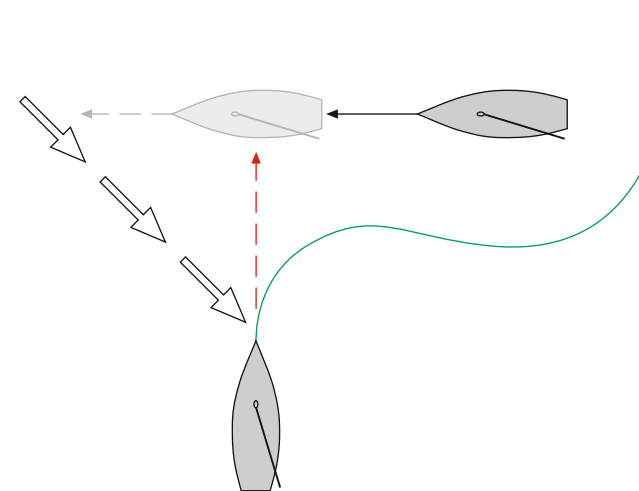
## Rücksicht gegenüber Schwächeren

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.

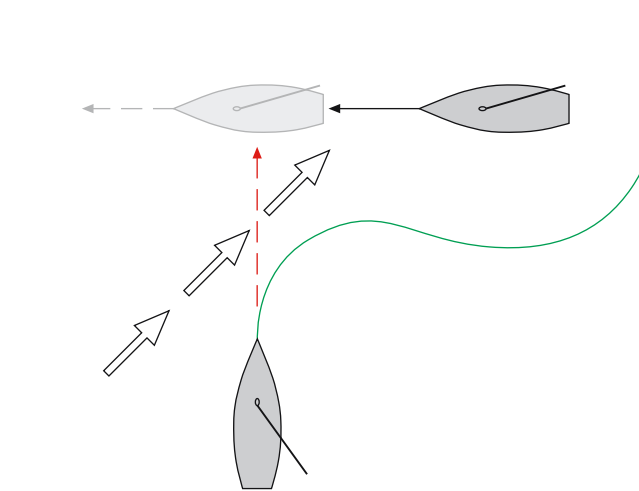
Nehmen Sie auch Rücksicht auf Sport- und Rettungstaucher; sie kennzeichnen ihren Einsatzort mit einer Taucherflagge (Flagge A des Internationalen Signalbuches, weiß-blau senkrecht geteilter Doppelstander).



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



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



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

## Fahrregeln

Führer von Sportfahrzeugen auf **Binnenschiffahrtsstraßen** müssen folgende und 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 BinSchStrO müssen Geschwindigkeitsbeschränkungen beachtet werden, die ihren Sonderkapiteln zu entnehmen sind.

Für Sportfahrzeuge, die Kleinfahrzeuge sind (bis zu 20 m Länge), 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 (siehe Abbildung 1).
- 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 (siehe Abbildung 2);
  - 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 (siehe Abbildung 3).
- 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.





Sportschiffahrt auf der Kanalbrücke am Wasserstraßenkreuz Magdeburg

**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 gekennzeichnet sein (siehe Seite 35 f.).

Auf den **Seeschiffahrtsstraßen** gelten – mit Ausnahme für Segelfahrzeuge untereinander (siehe Seite 19 Abbildungen 2 und 3) – 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 diese 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 (siehe Seite 19 Abbildungen 2 und 3), wenn sie dadurch vorfahrtsberechtigzte 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, siehe Seite 34) 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. Vorfahrt besitzt, wenn sich einer Engstelle von beiden Seiten Fahrzeuge nähern,

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

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

#### Fahrverbote

- Die Wasser- und Schiffsfahrtsdirektionen 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 Schiffsfahrtsdirektionen.

#### Fahrgeschwindigkeit

Sie ist so einzurichten, dass sie jederzeit der Verkehrslage und der Beschaffenheit der Schiffsfahrtsstraße genügt und das Boot 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 Ankern, Anlegen und Festmachen darf die Schiffsfahrt nicht beeinträchtigt werden. Auf anlegende Fahrzeuge hat die übrige Schiffsfahrt Rücksicht zu nehmen.

Auf den **Binnenschiffahrtsstraßen** 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 Schiffsfahrts- und Schleusenkanälen
- auf den von der zuständigen Behörde bekannt gegebenen oder gekennzeichneten Strecken
- unter Brücken und Hochspannungsleitungen
- in Fahrwasserengen sowie an Einmündungen oder Hafeneinfahrten
- in der Fahrlinie von Fähren und im Kurs, den Fahrzeuge beim An- und Ablegen benutzen usw.

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



Große Saarschleife nahe Mettlach



Oder-Havel-Kanal, Schiffshebewerk Niederfinow

Auf den **Seeschiffahrtsstraßen** ist das Ankern verboten

- im Fahrwasser
- an engen und unübersichtlichen Stellen
- im Umkreis von 300 m von schwimmenden Geräten, Wracks und sonstigen Schiffsfahrts Hindernissen 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 Schiffsfahrtszeichen
- an engen und unübersichtlichen Stellen und innerhalb von Fähr- und Brückenstrecken

#### Durchfahren der Schleusen

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

- Jedes neu im Schleusenbereich eintreffende Fahrzeug muss bei der Schleusenaufsicht zur Feststellung des Schleusenranges angemeldet werden.
- Es darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden.
- Bei Annäherung an die Schleuse, insbesondere in den Schleusenvorhöfen, ist das Überholen verboten.
- Außer zur Einfahrt in die Schleusenkammer darf



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

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

- 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 und nach Aufforderung durch die Schleusenaufsicht 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, Bootsgassen 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 (siehe Seite 37).
- Ist eine Brückenöffnung durch rot-weiße Karos gekennzeichnet, so ist in diesem Bogen die Schiff-



Fluss Elde, Hubbrücke in Plau am See

- fahrt außerhalb des durch die beiden Tafeln begrenzten Raumes verboten (siehe Seite 36).
- Sind Brückenöffnungen durch eine rot-weiß-rote Tafel (nachts durch ein oder zwei rote Lichter) gekennzeichnet, ist das Durchfahren dieser Brückenöffnung ausnahmslos verboten (siehe Seite 36).
  - Ist eine Brücke nicht durch eines der genannten Zeichen gekennzeichnet, darf jeder Bogen ohne Einschränkung durchfahren werden. Der Tiefgang des Fahrzeugs ist dabei jedoch zu berücksichtigen. Die Durchfahrt nicht gekennzeichnete Brückenöffnungen geschieht jedoch auf eigene Gefahr.

**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 (s. S. 24)
  - Radarreflektor setzen

**Achtung:** Auf **Binnenschiffahrtsstraßen** müssen Fahrzeuge bei unsichtigem Wetter Radar benutzen und mit Sprechfunk ausgerüstet sein. Abweichend hiervon dürfen Fahrzeuge auf der Donau, der Ilmenau, dem Elbe-Lübeck-Kanal, der Spree-Oder-Wasserstraße, den Berliner und Brandenburger Wasserstraßen, der Unteren Havel-Wasserstraße bis km 3,99, dem Havelkanal, der Havel-Oder-Wasserstraße, der Oberen-Havel-Wasserstraße, der Müritzhavel-Wasserstraße, der Müritz-Elde-Wasserstraße, dem Saale-Leipzig-Kanal, dem Grenzgewässer Oder sowie auf der Westoder und Lausitzer Neiße 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**

Im Bereich der **Binnenschiffahrtsstraßen** verkehren Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge derzeit nur auf dem Rhein. Als Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gelten hier lediglich Fahrzeuge der gewerblichen Schifffahrt, die eine bestimmte Geschwindigkeit erreichen können und besondere technische Anforderungen erfüllen müssen. Diese Fahrzeuge sind daran zu erkennen, dass sie bei Tag und bei Nacht neben den allgemein vorgeschriebenen Zeichen zwei gelbe starke Funkellichter führen. Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge müssen allen anderen Fahrzeu-



Warnemünde

gen, auch Kleinfahrzeugen, ausweichen. Aber denken Sie bitte daran: Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nähern sich sehr rasch. Im Zweifelsfall ist es daher besser, Rücksicht zu nehmen, als auf sein Vorfahrtrecht zu bestehen.

In Bezug auf Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf den **Seeschiffahrtsstraßen** 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



**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, 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“

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

Seeschifffahrt	
—	Achtung
— ••••	Gefahr- und Warnsignal
— ••••	Gefahr- und Warnsignal
<b>Kursänderungssignale</b>	
•	„Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord“
••	„Ich ändere meinen Kurs nach Backbord“
•••	„Meine Maschine arbeitet rückwärts“
<b>Aufforderungssignale</b>	
•••••	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 — Manövrierbehinderte Fahrzeuge in Fahrt oder vor Anker — Fischende Fahrzeuge in Fahrt oder vor Anker
— •••	1) Letztes bemanntes Fahrzeug eines Schleppzuges

5 Sek.	2) Ankerlieger unter 100 m Länge
5 Sek.	2) Ankerlieger über 100 m Länge
• — •	Warnsignal eines Ankerliegers

**Überholsignale**

— — •	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 <sup>3)</sup> „Gefahr durch freiwerdende Güter – Brand- u. Explosionsgefahr – Abstand halten“
-----	--

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 aufeinander folgenden 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 das World Geodetic System (WGS) bezogen, welches z.T. erheblich von den meisten in den Seekarten benutzten Bezugssystemen abweicht. Die hydrografischen 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.

**Ankerliegen im Nebel auf Seeschiff-fahrtsstraßen**

Ein Fahrzeug vor Anker muss bei verminderter Sicht mindestens jede Minute etwa 5 Sekunden lang die Glocke rasch läuten. Ein Fahrzeug von weniger als 12m 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



Navigation an der Seekarte

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 m 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 m 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,



Ausbringen von Sommertonnen

**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 müssen ein weißes gewöhnliches, von allen Seiten sichtbares Licht führen.

Stillliegende Kleinfahrzeuge müssen ein von allen Seiten sichtbares weißes gewöhnliches Licht auf der Fahrwasserseite führen.

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 Herstellerland 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 darf anstelle der Seitenlichter und des Hecklichtes eine Dreifarbenlaterne an oder nahe der Mastspitze geführt werden. 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 doppelte 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 verhüten. Topp- und Hecklichter sind weiße Lichter, Seitenlicht Steuerbord ist ein grünes Licht, Seitenlicht Backbord ist ein rotes Licht.



Verkehrszeichen in Ueckermünde: Verbot des Begegnens und Überholens

# Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

## Abkürzungen

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

## Wasser- und Schifffahrtsdirektion NORD

Hindenburgufer 247  
24106 Kiel  
T (04 31) 33 94-0  
F (04 31) 33 94-63 99  
E poststelle@wsd-nord.de  
I www.wsd-nord.wsv.de

## Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning

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

## Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven

Am Alten Hafen 2  
27472 Cuxhaven  
T (0 47 21) 5 67-0  
F (0 47 21) 5 67-1 03  
E Poststelle-cux@cux.wsd-nord.de  
I www.cux.wsd-nord.de

## Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg

Moorweidenstraße 14  
20148 Hamburg  
T (0 40) 4 41 10-0  
F (0 40) 4 41 10-3 65  
E Poststelle-hh@hh.wsd-nord.de  
I www.wsa-hamburg.wsv.de

## Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel

Alte Zentrale 4  
25541 Brunsbüttel  
T (0 48 52) 8 85-0  
F (0 48 52) 8 85-4 08  
E poststelle-brb@brb.wsd-nord.de  
I www.nok-wsa.de

## Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau

Schleuseninsel 2  
24159 Kiel  
T (04 31) 36 03-0  
F (04 31) 36 03-4 14  
E poststelle-ki@ki.wsd-nord.de  
I www.wsa-ki.wsd-nord.de

## Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck

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

## Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund

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

## Seeämter Kiel, Hamburg, Rostock, Emden, Bremerhaven

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

## Wasser- und Schifffahrtsdirektion NORDWEST

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

## Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen

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

## Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven

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

## Wasser- und Schifffahrtsamt Emden

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

## Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven

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

## Wasser- und Schifffahrtsdirektion MITTE

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

## Wasser- und Schifffahrtsamt Hann. Münden

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

## Wasser- und Schifffahrtsamt Verden

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

## Wasser- und Schifffahrtsamt Minden

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

## Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig

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

## Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen

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

## Wasser- und Schifffahrtsdirektion WEST

Cheruskerring 11, 48147 Münster  
T (02 51) 27 08-0  
F (02 51) 27 08-115  
E Poststelle@wsd-w.wsv.de

## Wasser- und Schifffahrtsamt Köln

An der Münze 8, 50668 Köln  
T (02 21) 9 73 50-0  
F (02 21) 9 73 50-2 22  
E Poststelle@wsa-k.wsv.de

## Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein

Königstraße 84  
47198 Duisburg  
T (020 66) 4 18-111  
T (020 66) 4 18-3 15  
E Poststelle@wsa-dr.wsv.de

## Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich

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

## Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine

Münsterstraße 77  
48431 Rheine  
T (059 71) 9 16-0  
F (059 71) 9 16-2 22  
E Poststellewsarheine@wsa-st.wsv.de  
I www.wsa-rheine.de

## Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen

Herzog-Arenberg-Straße 66  
49716 Meppen  
T (059 31) 8 48-111  
F (059 31) 8 48-2 22  
E Poststelle@wsa-el.wsv.de  
I www.wsa-meppen.wsv.de

## Wasser- und Schifffahrtsdirektion SÜDWEST

Bruckner Straße 2  
55127 Mainz  
T (061 31) 9 79-0  
F (061 31) 9 79-155  
E wsd-suedwest@wsd-sw.wsv.de  
I www.wsd-sw.wsv.de

## Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt

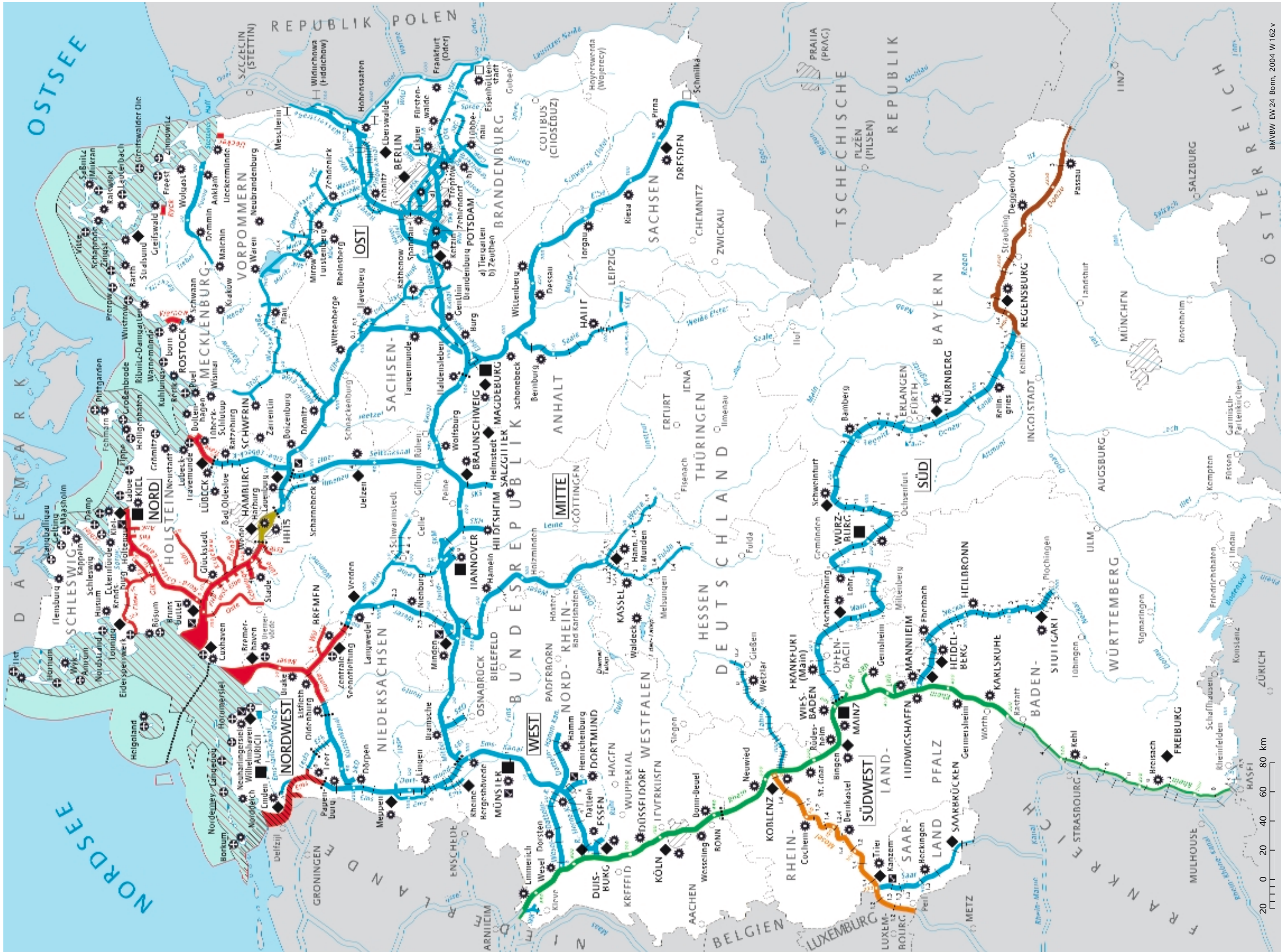
bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest  
Bruckner Straße 2  
55127 Mainz  
T (061 31) 9 79-5 40 oder -5 41  
F (061 31) 9 79-1 57  
E wsd-suedwest@wsd-sw.wsv.de  
I www.wsd-sw.wsv.de

## Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg

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

(Fortsetzung auf Seite 30)





BMVBW EW 24 Bonn, 2004 W 162 v

<b>Geltungsbereiche</b>	Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (Binnenwasserstraße/Seewasserstraße)	Rheinschiffahrtspolizeiverordnung	Moselschiffahrtspolizeiverordnung	Donauschiffahrtspolizeiverordnung	Hamburger Hafengesetz (Delegationsgebiet)
	Eingeschränkte SeeSchStVO (Seewasserstraße)				
	Schiffahrtsordnung Emsmündung (Binnenwasserstraße/Seewasserstraße)				
<b>Grenzen</b>	Staatsgrenze	Landesgrenze	seewärtige Grenze des deutschen Hoheitsgebietes	seewärtige Grenze der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung	
<b>Stautufen/Kanalstufen</b>	nur Wehr/Spernwerk	Schiffsschleuse	Hebewerk	zusätzlich Bootsschleuse	zusätzlich Bootsschleppe
<b>Organisationen</b>	Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD)	Seenotrettungsstation der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)	Sitz einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion	Wasserschutzpolizeidienststelle	Sitz eines Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA) Bundes
			Grenze zwischen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Grenzübergangsstelle	



(Fortsetzung von Seite 27)

**Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim**  
C 8, 3  
68159 Mannheim  
T (06 21) 15 05-0  
F (06 21) 15 05-155  
E wsa-mannheim@wsa-ma.wsv.de  
I www.wsa-ma.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen**  
Schloßstraße 36  
55411 Bingen  
T (0 67 21) 3 06-0  
T (0 67 21) 3 06-155  
E wsa-bingen@wsa-bi.wsv.de  
I www.wsa-bi.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg**  
Vangerowstraße 12  
69115 Heidelberg  
T (0 62 21) 5 07-0  
F (0 62 21) 5 07-155  
E wsa-heidelberg@wsa-hd.wsv.de  
I www.wsa-hb.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart**  
Birkenwaldstraße 38  
70191 Stuttgart  
T (0 71 1) 2 55 52-0  
F (0 71 1) 2 55 52-155  
E wsa-stuttgart@wsa-s.wsv.de  
I www.wsa-s.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz**  
Schartwiesenweg 4  
56070 Koblenz  
T (02 61) 98 19-0  
T (02 61) 98 19-3155  
E wsa-koblenz@wsa-ko.wsv.de  
I www.wsa-ko.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Trier**  
Pacelliufer 16  
54290 Trier  
T (06 51) 36 09-0  
F (06 51) 36 09-155  
E wsa-trier@wsa-tr.wsv.de  
I www.wsa-trier.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken**  
Bismarckstraße 133  
66121 Saarbrücken  
T (06 81) 60 02-0  
F (06 81) 60 02-155  
E wsa518@wsa-sb.wsv.de  
I www.wsa-sb.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsdirektion SÜD**

Wörthstraße 19, 97082 Würzburg  
T (09 31) 41 05-0  
F (09 31) 41 05-3 80  
E Poststelle@wsd-s.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg**  
Obernauer Straße 6  
63739 Aschaffenburg  
T (0 60 21) 3 85-0  
F (0 60 21) 3 85-101  
E poststelle@wsa-ab.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt**  
Mainberger Straße 8  
97422 Schweinfurt  
T (0 97 21) 2 06-0  
F (0 97 21) 2 06-101  
E poststelle@wsa-sw.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg**  
Marienortgraben 1  
90402 Nürnberg  
T (09 11) 20 00-0  
F (09 11) 20 00-101  
E poststelle@wsa-n.wsv.de  
I www.wsa-n.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg**  
Erlanger Straße 1  
93059 Regensburg  
T (09 41) 81 09-0  
F (09 41) 81 09-160  
E poststelle@wsa-r1.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsdirektion OST**

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

**Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden**  
Moritzburger Straße 1  
01127 Dresden  
T (03 51) 84 32-50  
F (03 51) 84 89-020  
E Poststelle@wsa-dd.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg**  
Fürstenwallstraße 19/20  
39104 Magdeburg  
T (03 91) 5 30-0  
F (03 91) 5 30-24 17  
E poststelle@wsa-md.wsv.de  
I www.wsa-magdeburg.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg**  
Dornhorster Weg 52  
21481 Lauenburg  
T (0 41 53) 5 58-0  
F (0 41 53) 5 58-4 48  
E poststelle@wsa-lauenburg.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg**  
Brielower Landstraße 1  
14772 Brandenburg an der Havel  
T (0 33 81) 2 66-0  
F (0 33 81) 2 66-3 21  
E post@wsa-brb.wsv.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin**  
Mehringdamm 129  
10965 Berlin  
T (0 30) 6 95 32-0  
F (0 30) 6 95 32-2 01  
E post@wsa-b.wsv.de  
I www.wsa-b.de

**Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde**  
Schneidmühlenweg 21  
16225 Eberswalde  
T (0 33 34) 2 76-0  
F (0 33 34) 2 76-1 71  
E post@wsa-ebw.wsv.de  
I www.wsa-eberswalde.de

**Bundesanstalt für Gewässerkunde**

Kaiserin-Augusta-Anlagen 15-17  
56068 Koblenz  
T (02 61) 13 06-0  
F (02 61) 13 06-53 02  
E posteingang@bafg.de  
I www.bafg.de

**Bundesanstalt für Gewässerkunde Außenstelle Berlin**  
Schnellerstraße 140  
12439 Berlin  
T (0 30) 6 39 86-0  
F (0 30) 6 39 86-2 26  
E posteingang@bafg.de  
I www.bafg.de

**Bundesanstalt für Wasserbau**

Kussmaulstraße 17  
76187 Karlsruhe  
T (07 21) 97 26-0  
F (07 21) 97 26-45 50  
E poststelle@baw.de  
I www.baw.de

**Bundesanstalt für Wasserbau Dienststelle Hamburg**  
Wedeler Landstraße 157  
22559 Hamburg  
T (0 40) 8 19 08-0  
F (0 40) 81 90 83 73  
E info.hamburg@baw.de  
I www.baw.de

**Bundesanstalt für Wasserbau Dienststelle Ilmenau**  
Am Ehrenberg 8  
98693 Ilmenau  
T (0 36 77) 6 69-0  
F (0 36 77) 6 69-33 33  
E infobox@ilmenu.baw.de  
I www.baw.de

**Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie**

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

**BSH Dienstort Rostock**  
Dierkower Damm 45  
18146 Rostock  
T (03 81) 45 63-5  
F (03 81) 45 6-39 48  
E posteingang.rostock@bsh.d400.de  
I www.bsh.de

**Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung**

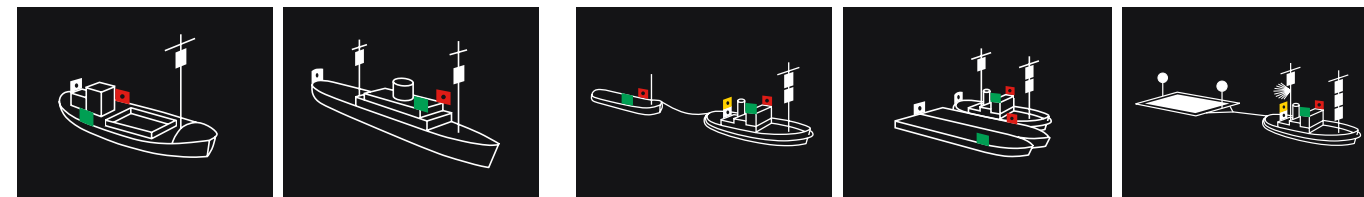
Bernhard-Nocht-Straße 78  
20359 Hamburg  
T (0 40) 31 90-83 00  
F (0 40) 31 90-83 40  
E posteingang-bsu@bsh.de  
I www.bsu-bund.de

**Deutscher Wetterdienst Geschäftsfeld Seeschifffahrt**

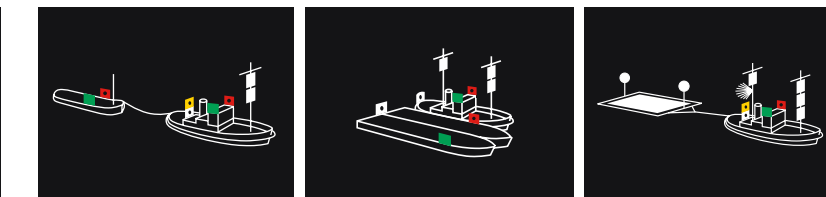
Bernhard-Nocht-Straße 76  
20359 Hamburg  
Postfach 30 11 90  
20304 Hamburg  
T (0 40) 66 90-0  
F (0 40) 66 90-19 46  
E seeschifffahrt@dwd.de  
I www.dwd.de/de/wir/Geschaeftsfelder/Seeschifffahrt

# Sichtzeichen Bezeichnung der Fahrzeuge

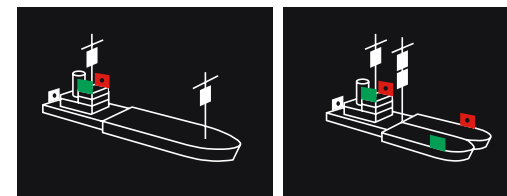
## Sichtzeichen der Fahrzeuge auf den Seeschifffahrtsstraßen



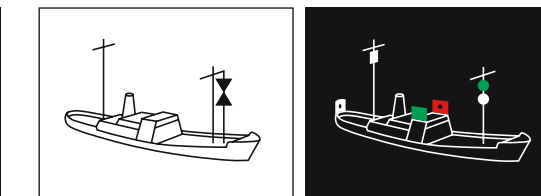
**Maschinenfahrzeuge in Fahrt** Links: unter 50 m Länge; Rechts: über 50 m Länge



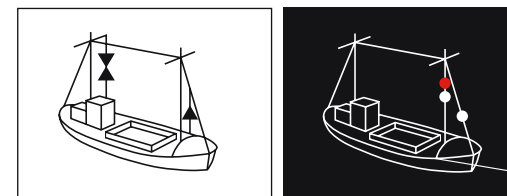
**Schleppverbände in Fahrt** Links: bis 200 m Schleplänge (Schlepper nicht über 50 m Länge); Mitte: mit längsseits geschleppten Anhängen; Rechts: über 200 m Länge, mit außergewöhnlichem Schwimmkörper (schleppendes Fahrzeug über 50 m lang)



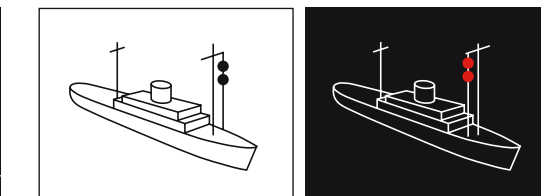
**Schubverbände in Fahrt** Links: starr verbunden; Rechts: nicht starr verbunden, schiebendes Fahrzeug über 50 m lang



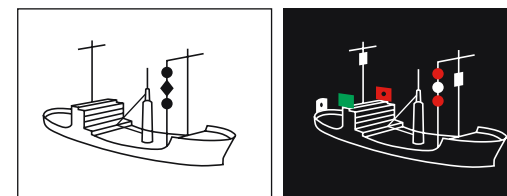
**Trawler (Grundschieppnetzfisher)** Links: über 20 m Länge; Rechts: über 50 m Länge bei Fahrt durchs Wasser



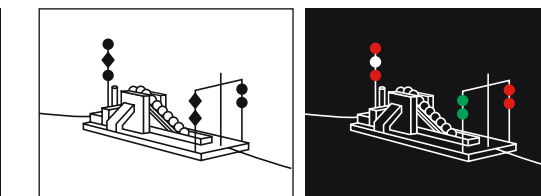
**Treibnetzfisher mit ausgebrachtem Fanggerät** Links: über 20 m Länge; Rechts: ohne Fahrt durchs Wasser



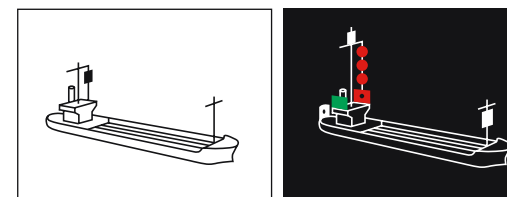
**Manövrierunfähige Fahrzeug** über 12 m Länge – keine Fahrt durchs Wasser –



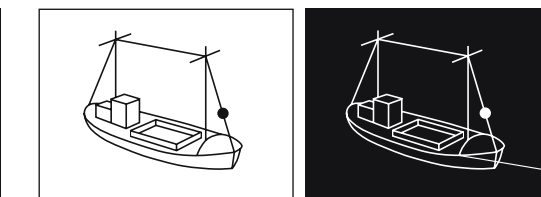
**Manövrierbehindertes Fahrzeug mit Fahrt durchs Wasser** über 50 m Länge



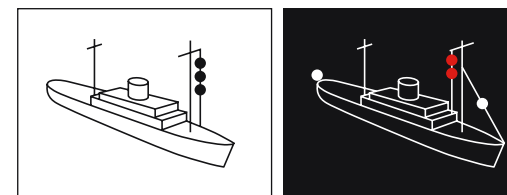
**Bagger oder Taucher bei der Arbeit** ohne Fahrt durchs Wasser; Passierseite: 2 grüne Lichter bzw. 2 schwarze Rhomben



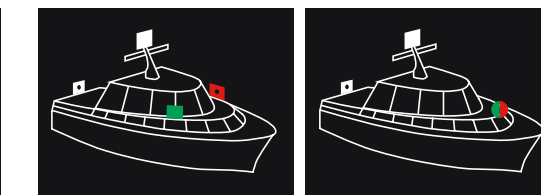
**Tiefgangbehinderte Fahrzeuge**



**Fahrzeuge vor Anker** unter 50 m Länge



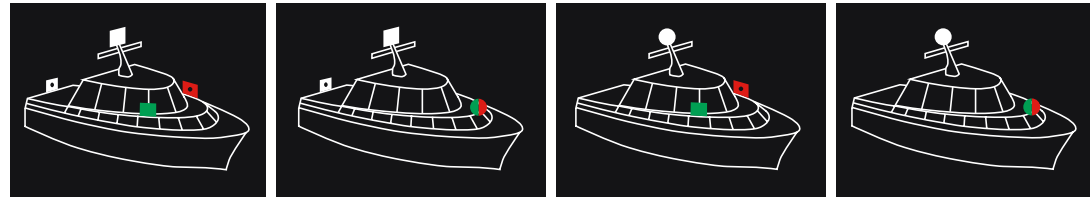
**Fahrzeuge auf Grund** Rechts: über 50 m Länge; Links: über 12 m Länge



**Maschinenfahrzeuge in Fahrt** unter 20 m Länge



**Sichtzeichen der Fahrzeuge auf den Seeschiffahrtsstraßen**



Maschinenfahrzeuge in Fahrt unter 12 m Länge



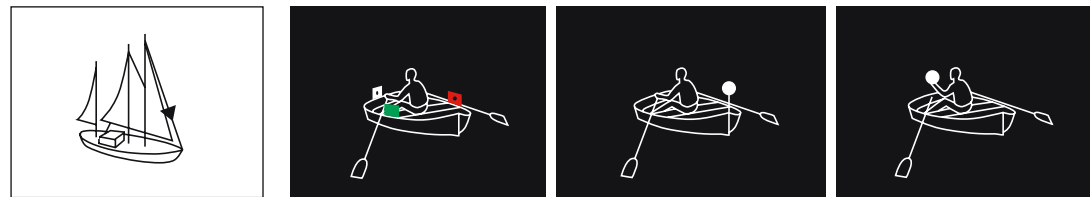
Maschinenfahrzeuge in Fahrt unter 7 m Länge, 7 kn Höchstgeschwindigkeit



Segelfahrzeuge in Fahrt unabhängig von ihrer Länge

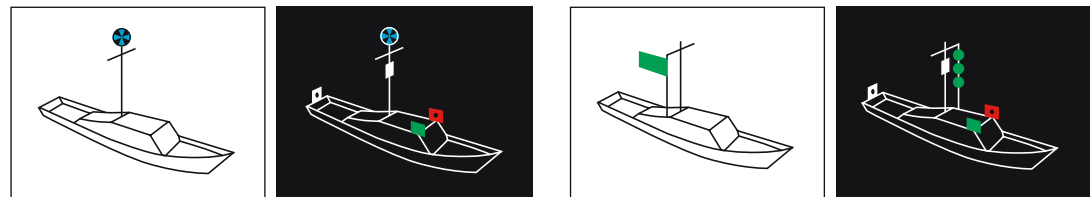
Segelfahrzeuge in Fahrt unter 20 m Länge

Segelfahrzeuge in Fahrt unter 7 m Länge



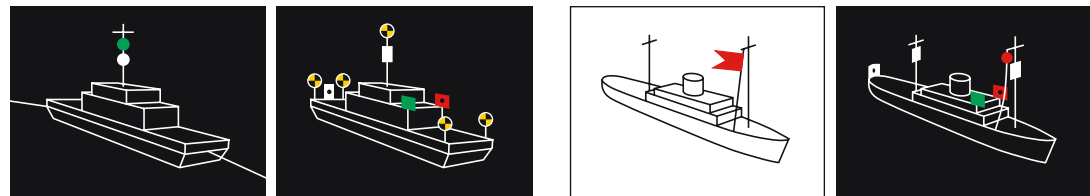
Segelfahrzeuge in Fahrt mit Maschinenkraft fahrend

Fahrzeuge unter Ruder in Fahrt



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

Zollfahrzeug

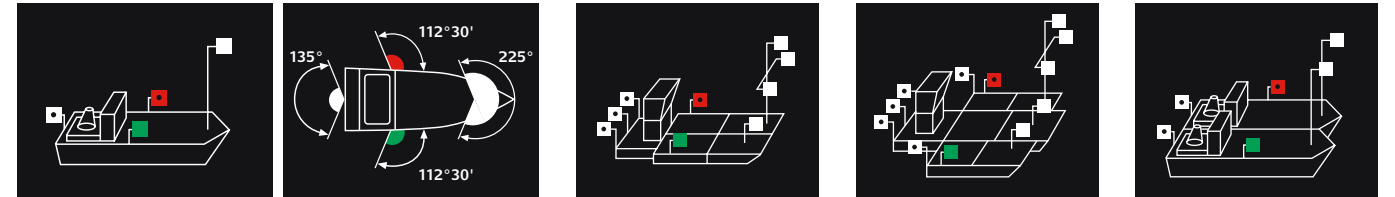


Fähren in Fahrt Links: nicht freifahrend; Rechts: freifahrend auf Nord-Ostsee-Kanal (NOK) und Trave

Fahrzeuge mit bestimmten gefährlichen Gütern Rechts: über 50 m Länge

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

**Bezeichnung der Fahrzeuge auf den Binnenschiffahrtsstraßen**

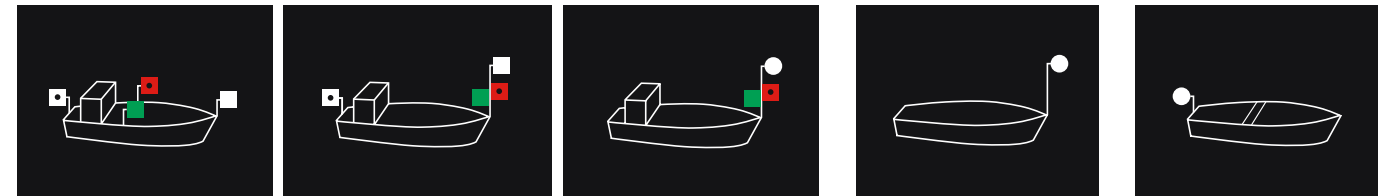


Nachtbezeichnung für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb bis 110 m

Schubverband

Schubverband

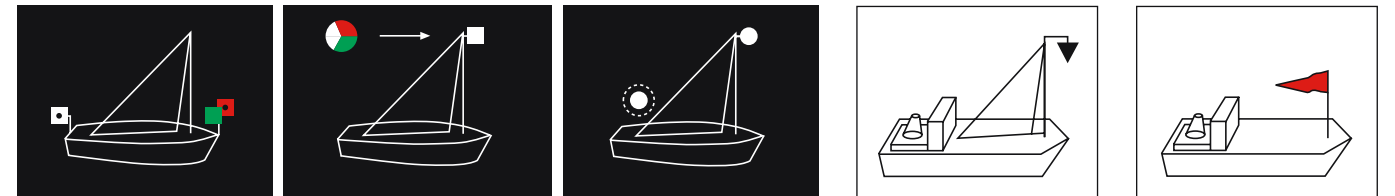
Gekoppelte Fahrzeuge



Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb

Geschlepptes oder gekoppeltes Fahrzeug

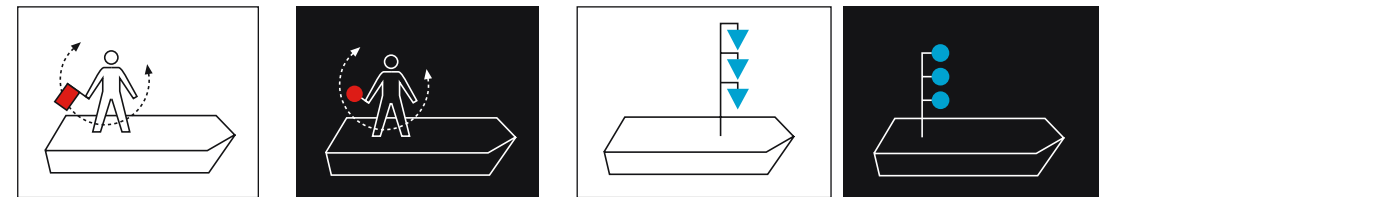
Nicht mit Maschine oder Segel fahrend



Unter Segel fahrendes Kleinfahrzeug

Mit Maschine und Segel fahrend

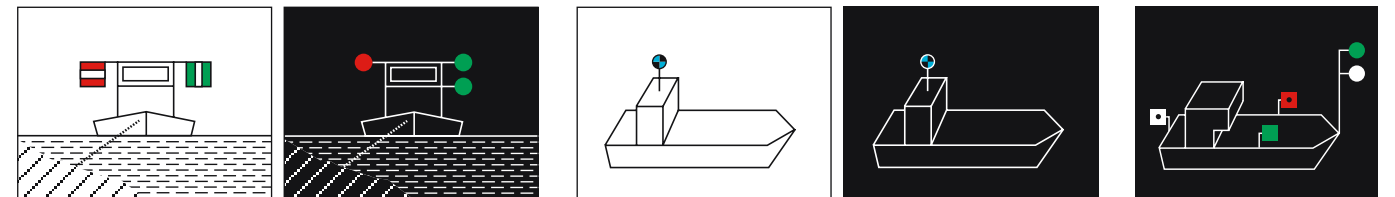
Fahrzeug, das einen Vorrang hat



Manövrierunfähiges Fahrzeug

Manövrierunfähiges Fahrzeug

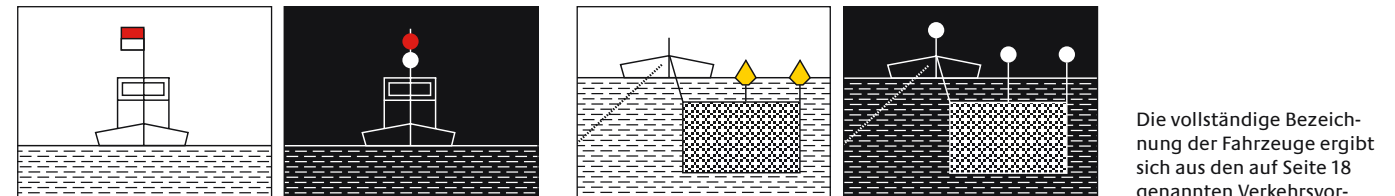
Fahrzeuge bei Beförderung bestimmter gefährlicher Güter (zusätzliche Bezeichnung) – je nach Gefahrgut 1,2 oder 3 blaue Kegel bzw. Lichter



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 18 genannten Verkehrsvorschriften.

# Schifffahrtszeichen

## Seeschifffahrtsstraßen

### Seitenbezeichnung des Fahrwassers

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

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

**Zeichenerklärung**

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

### Abzweigende oder einmündende Fahrwasser

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

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

**Zeichenerklärung**

- Oc / Ubr.
- Iso / Glt.
- FI / Blz.
- Q / Fkl.
- VQ / SFkl.
- LFI / Blk.

**Unterbrochenes Feuer (Oc / Ubr.)**

**Gleichtaktfeuer (Iso / Glt.)**

**Blitzfeuer (FI / Blz.)**

**Funkelfeuer (Q / Fkl.)**

**Schnelles Funkelfeuer (VQ / SFkl.)**

**Blinkfeuer (LFI / Blk.)**

Die Ziffern in Klammern hinter den Abkürzungen bezeichnen Gruppen, zwischen denen Unterbrechungen liegen. Beispiel:  
 FI (2) + LFI / Fkl. (6) + Blk. Gruppe von 6 Funkeln und 1 Blink

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

### Sperrgebiet, besondere Gebiete und Stellen, Badebetrieb, Geschwindigkeitsbeschränkung

**Sperrgebiet (militärisch oder zivil)**

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

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

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

## See- und Binnenschifffahrtsstraßen

### Zufahrten zu Fahrwassern und Mitte von Schifffahrtswegen

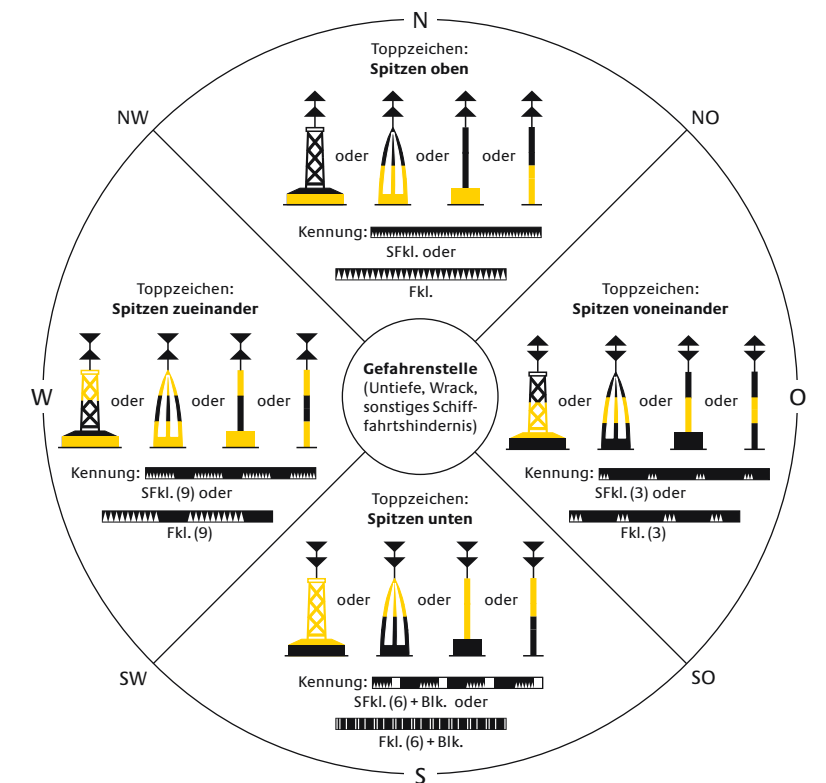
Wenn Feuer: Farbe weiß  
Kennung: Iso / Glt. Oc / Ubr.

### Einzelgefahrenstellen

An allen Seiten passierbar

Wenn Feuer: Farbe weiß  
Kennung: FI (2) / Blz. (2)

### Kardinalzeichen



Kardinale Zeichen zeigen die Passierseite des Bezugsobjektes in Kompassrichtung an

## Binnenschifffahrtsstraßen

### Bezeichnung der Fahrrinne

**Linke Seite stromab**

**Rechte Seite stromab**

**Fahrrippenspaltung Hindernisse**

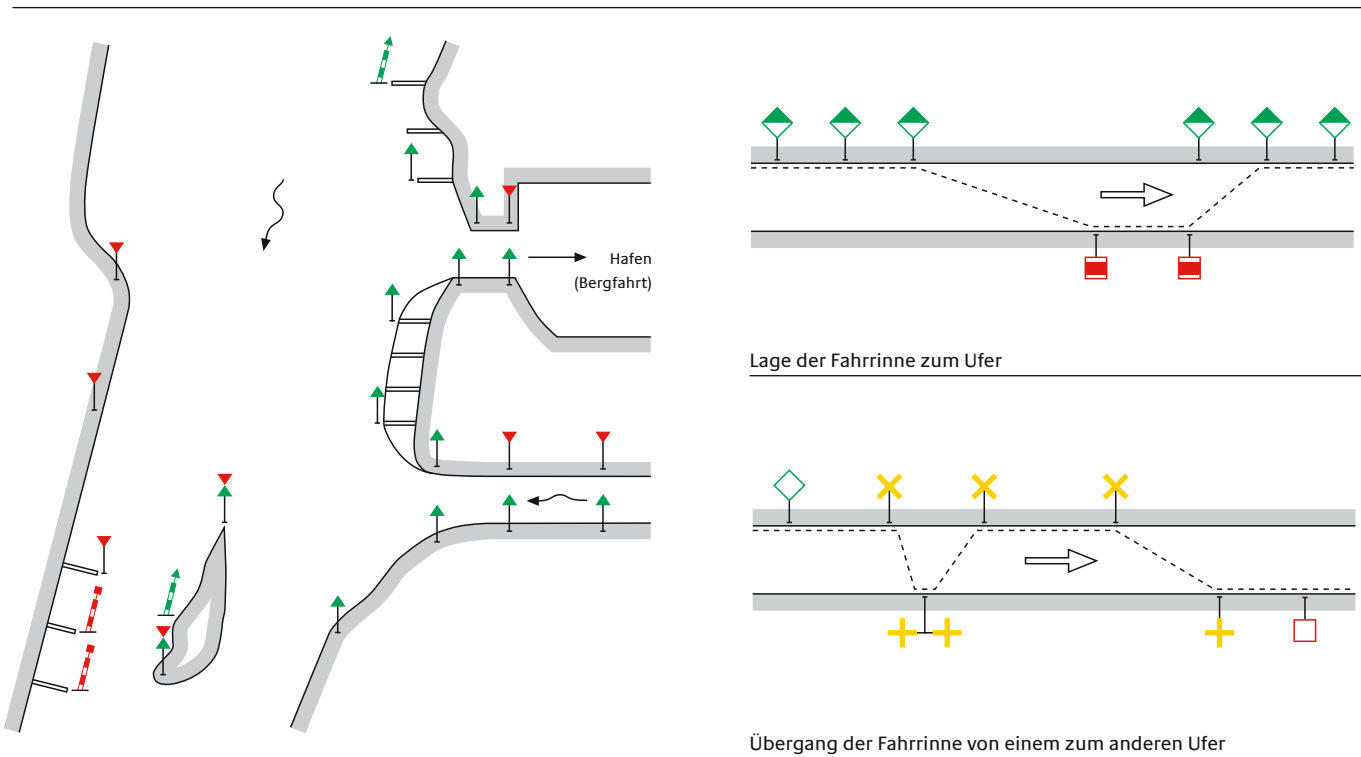
**Linke Seite (stromab)**

**Rechte Seite (stromab)**


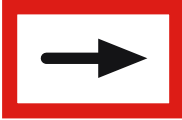

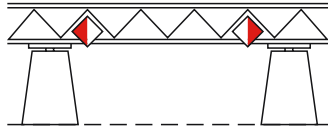
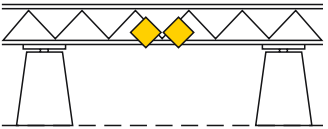
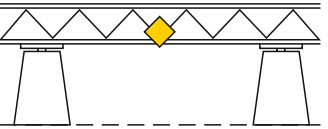
**Spaltung**



Bezeichnung der Fahrrinne











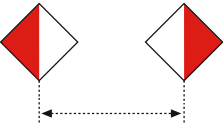
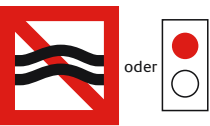









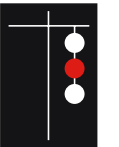
Wichtige Gebotszeichen - See und Binnen

 Anhalten	 Pfeilrichtung einschlagen	 Geschwindigkeitsbeschränkung (in km/h)	 Verpflichtung, das Funkgerät auf dem auf dem Zeichen angegebenen Kanal in Betrieb zu nehmen (Binnen)	 Schallsignal geben	 Gebot, besondere Vorsicht walten zu lassen
 Durchfahrverbot außerhalb des von den Tafeln begrenzten Raumes (gilt auf Seeschiffahrtsstraßen nicht für kleine Fahrzeuge)		 In einer Richtung befahrbar (Gegenrichtung gesperrt)		 In beiden Richtungen befahrbar	

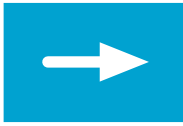



















Einschränkungen - See und Binnen

 Fahrwassereinengung, Abstand in Metern, in dem sich Fahrzeuge vom Tafelzeichen entfernt halten sollen	 Fahrwassertiefe begrenzt (Binnen)	 Durchfahrhöhe begrenzt (Binnen)	 Beschränkung auf zusätzlicher Tafel angeben
---	---	---	---

Wichtige Verbotsszeichen - See und Binnen

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

Empfehlungs- und Hinweisszeichen - See und Binnen

 Empfehlung in Pfeilrichtung zu fahren (Binnen)	 Erlaubnis zum Durchfahren (Binnen)	 Ende eines Ge- oder Verbots	 Fahrerlaubnis für Wassermotorräder	 Wasserskistrecke (bei See: im Fahrwasser)	 Kitesurfstrecke (Binnen)	 Erlaubnis zum Segelsurfen
 Fahrerlaubnis für Fahrzeuge, die weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fahren (Binnen)	 Fahrerlaubnis für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb (Binnen)	 Fahrerlaubnis für Segelfahrzeuge (Binnen)	 Fahrerlaubnis für Sportboote (Binnen)	 Stillliegen erlaubt (Binnen)	 Ankern erlaubt (Binnen)	 Festmachen erlaubt (Binnen)
 Nicht frei fahrende Fähr	 Frei fahrende Fähr	 Fernsprechstelle	 Hinweis auf Wehr (Binnen)	 Nautischer Informationsfunk (Binnen)	 Nautischer Informationsfunk (Binnen)	

## Besondere Vorschriften

### Segelsurfen, Kitesurfen

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 besondere Rücksicht zu nehmen. Segelsurfer sind Kleinfahrzeuge unter Segel. Die Fahrregeln für Kleinfahrzeuge (siehe Seiten 19–20) sind zu beachten.

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

Auf den **Seeschiffahrtsstraßen** ist das Segel- und Kitesurfen im Fahrwasser nur auf den von den Schifffahrtspolizeibehörden bekannt gemachten Fahrwassern erlaubt. Außerhalb des Fahrwassers ist das Segel- und Kitesurfen grundsätzlich erlaubt, sofern es nicht auf bestimmten Wasserflächen von der Schifffahrtspolizeibehörde verboten wurde. Segel- und Kitesurfer unterliegen untereinander der gleichen Ausweichpflicht wie Segelboote. Auf Badende und Schwimmer ist besondere Rücksicht zu nehmen. Dieser Sport darf nur bei Tag und klarer Sicht ausgeübt werden. Segel- und Kitesurfer haben allen anderen Fahrzeugen mit Ausnahme von Zugbooten von Wasserskiläufern und Wassermotorrädern auszuweichen.

Die Segel- und Kitesurfer sollten mit

- einem Surfanzug,
  - einer ohnmachtssicheren Rettungsweste, zumindest einer sogenannten Regattaweste (Schwimmhilfe),
  - Notsignalen (je nach Gewässer) und
  - einer Sicherheitsleine (zwischen Surfbrett und Rigg) ausgerüstet sein.
- Folgende Regeln sind dabei zu 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 Doppeltrompete, einer Notflagge oder einem Signalspiegel oder durch Auslösen eines orangefarbenen Rauchsignals oder Abschließen 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.

Auf den **Binnenschiffahrtsstraßen** darf mit Wassermotorrädern außerhalb der freigegebenen Wasserflächen nur unter Einhaltung eines klar erkennbaren Geradeauskurses gefahren werden (sogenannte 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. (siehe Seite 55).

Grundsätzlich darf jedoch nur bei Tag und bei klarer Sicht Wasserski gelaufen bzw. Wassermotorrad gefahren werden. Wasserskiläufen und Wassermotorradfahren sind im Bereich der **Binnenschiffahrtsstraßen** durch die Wasserskiverordnung und die Wassermotorräder-Verordnung, auf den **Seeschiffahrtsstraßen** durch § 31 SeeSchStrO und die von den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest erlassenen Bekanntmachungen geregelt.

Das Schleppen von so genannten „Bananen“ unterliegt auf **Binnenschiffahrtsstraßen** ebenfalls der Wasserskiverordnung, kann aber für einzelne Wasserskistrecken durch schifffahrtspolizeiliche Verordnung einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion auch untersagt sein. Auf **Seeschiffahrtsstraßen** gelten für das Schleppen von „Bananen“ dieselben Regeln wie für das Wasserskiläufen. Drachenfliegen und Fallschirmfliegen hinter einem ziehenden Fahrzeug (Parasailing) sind sowohl im Binnen- als auch im Seebereich genehmigungspflichtig.

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

### Kennzeichnungspflichten

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 (IMO – Internationale Schifffahrtsorganisation)
- Nummer des Flaggenzertifikats (gefolgt vom Kennbuchstaben F)
- Vermietungskennzeichen nach der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung

Amtlich anerkannte Kennzeichen:

- Nummer des Internationalen Bootsscheines (IBS) nach der Resolution Nr. 13 rev. der Economic Commission for Europe (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 weiter geltenden §§ 2.02 BinSchStrO, RheinSchPV, MoselSchPV, DonauSchPV. Die von der Kennzeichnungsverordnung ausgenommenen Fahrzeuge müssen mit den 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.

Charterboote, die auf **Seeschiffahrtsstraßen** und im deutschen Küstenmeer eingesetzt werden, benötigen ebenfalls amtliche Kennzeichen:

- Name und Wohnsitz des Vermieters oder Sitz des Unternehmens
- höchstzulässige Personenzahl auf der Innenseite des Charterbootes sowie auf der Außenseite des Charterbootes
- ein von den Wasser- und Schifffahrtsämtern ausgegebenes Kennzeichen (wie Autokennzeichen)

**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, Bau- und Wohnungswesen zugelassenen Baumuster und dürfen nach § 4.06 der Polizeiverordnungen (siehe Seite 18, außer DonauSchPV) in der



Binnenschifffahrt 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 **Binnenschifffahrtsstraßen** 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 Hochwassermarke 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 Binnenschifffahrtsstraßen 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 Binnenschifffahrtsstraßen muss an Bord von Fahrzeugen, die mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sind, das von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beschlossene Handbuch „Binnenschifffahrt-funk“ (Allgemeiner Teil) vorhanden sein. Auf den Binnenschifffahrtsstraßen Rhein und Mosel muss zusätzlich der Regionale Teil Rhein/Mosel, auf den übrigen Binnenschifffahrtsstraßen zusätzlich der für die befahrene Wasserstraße einschlägige Auszug aus dem Regionalen Teil Deutschland (ohne Rhein, Mosel, Donau) des Handbuchs an Bord vorhanden sein. Das Handbuch „Binnenschiff-

fahrt-funk“ (Allgemeiner Teil und Regionale Teile) ist über die Binnenschifffahrts-Verlag GmbH zu beziehen. Es ist ebenfalls auf der Internetseite der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)) als Download-Datei eingestellt.

Die Bedienung einer Sprechfunkanlage darf nur durch Personen erfolgen bzw. muss von Personen beaufsichtigt werden, die über ein Sprechfunkzeugnis für den Binnenschifffahrt-funk verfügen. Seit dem 1. Januar 2003 gilt diesbezüglich die neue Binnenschifffahrt-Sprechfunkverordnung mit den Bestimmungen zum Erwerb des UKW-Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschifffahrt-funk (UBI). Ansprechpartner für Bewerber aus der Sport-schifffahrt sind der DMV und der DSV. Die beiden Verbände bedienen sich bei der Zulassung zur Prüfung und deren Durchführung ihrer gemeinsamen Prüfungsausschüsse für Funkbetriebszeugnisse, die in Berlin, am Bodensee, in Bremen, Duisburg, Hamburg, Leer, Leipzig, Nürnberg, Rostock und Wiesbaden eingerichtet sind. Der Bewerber für ein UBI muss mindestens 15 Jahre alt sein. Die Prüfung besteht aus einem schriftlichen (theoretischen) und einem praktischen Teil.

Bei der schriftlichen Prüfung muss innerhalb von 60 Minuten ein Fragebogen mit 34 Fragen unterschiedlicher Bewertung beantwortet werden. Zum Bestehen dieses Prüfungsteils müssen mindestens 80 Prozent der möglichen Punktzahl erreicht werden.

Der praktische Prüfungsteil dauert maximal 15 Minuten, in der der Bewerber 2 bis 3 Aufgaben zu lösen hat. Sofern ein Bewerber die Prüfung zum Erwerb des UBI nicht bestanden hat, kann er diese wiederholen. Erfolgt die Wiederholungsprüfung innerhalb von sechs Monaten, ist eine neue Zulassung nicht erforderlich und die bestandenen Prüfungsteile bleiben erhalten. Danach ist eine vollständige neue Prüfung abzulegen. Das UBI ist unbefristet gültig. Es berechtigt aber nicht zur Teilnahme am weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem GMDSS. Diese Berechtigung kann nur durch eine Ergänzungsprüfung erworben werden. UKW-Sprechfunkzeugnisse, die vor dem 1. Januar 2003 ausgestellt worden sind, gelten unbeschränkt weiter. Weitere Informationen zum UBI erteilen die Fachstelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für Verkehrstechniken und die Zentrale Verwaltungsstelle im Deutschen Segler-Verband e.V. Ergänzende Informationen sind auch unter [www.elwis.de](http://www.elwis.de) in der Rubrik „Freizeitschifffahrt“ erhältlich. Auf den Binnenschifffahrtsstraßen muss zudem die Urkunde über die Frequenzuteilung mitgeführt werden.

Hinsichtlich der **Funkbenutzungspflicht auf Seeschifffahrtsstraßen** siehe Seite 41 unter „Verkehrsinformationen und -unterstützungen auf Seeschifffahrtsstraßen“.

## Nautische Informationen Wetter- und Warnfunk Nord-Ostsee-Kanal

#### 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 Auslieferungstellen für nautische Veröffentlichungen des BSH. Berichtigungen der Veröffentlichungen des BSH können den Internet-Seiten des BSH ([www.bsh.de](http://www.bsh.de)) entnommen werden. Die Bekanntmachungen für Seefahrer werden an den amtlichen Aushangstellen für die betreffenden Seegebiete/Seeschifffahrtsstraße, 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 DSV, die über den Buchhandel zu beziehen sind. Für den Bereich der Binnenschifffahrtsstraßen 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](http://www.elwis.de) abgefragt werden.

#### Verkehrsinformationen und -unterstützungen auf Seeschifffahrtsstraßen

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

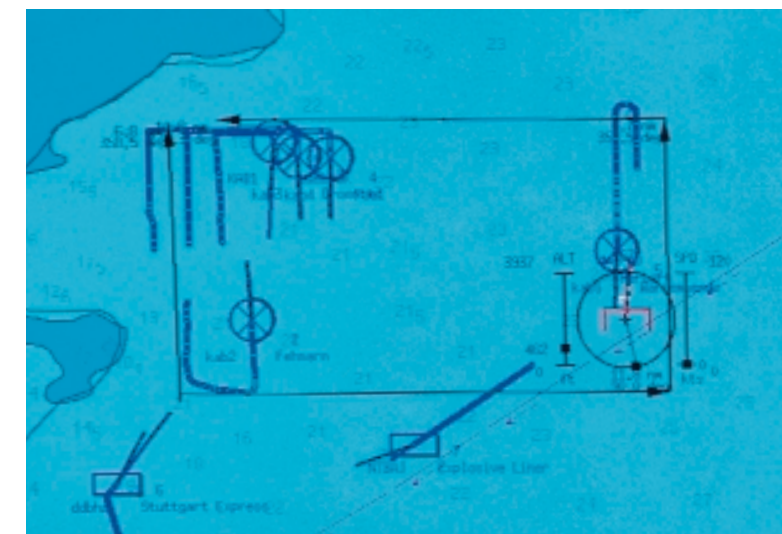
Für beide Zeugnisse muss eine theoretische und eine praktische Prüfung abgelegt werden. Bewerber müs-



Künftige Kapitäne üben an einem hochmodernen Schiffsführungs-simulator die Durchfahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal

sen für die Zulassung zum Erwerb des SRC mindestens 15, für die Zulassung zum Erwerb des LRC mindestens 18 Jahre alt sein. Zuständig für die Zulassung zur Prüfung und deren Durchführung sind der DMV und der DSV, die sich ihrer gemeinsamen Prüfungsausschüsse für Funkbetriebszeugnisse in Berlin, am Bodensee, in Bremen, Duisburg, Hamburg, Leer, Leipzig, Nürnberg, Rostock und Wiesbaden bedienen.

Der Erwerb des SRC oder LRC setzt englische Sprachkenntnisse voraus. Beide Funkbetriebszeugnisse gelten international und unbefristet. Seefunkzeugnisse, die vor dem 1. Januar 2003 ausgestellt worden sind, behalten uneinge-



Suchübung an einem Nautik- und Kommunikationssimulator





Nord-Ostsee-Kanal nahe Rendsburg

schränkt ihre Gültigkeit und erlauben weiterhin auch die Teilnahme am Binnenschiffahrtfunk. 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) abzuheören und zu berücksichtigen. Die UKW-Traffic-Kanäle sind in den Seekarten eingetragen (siehe auch die jeweiligen Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest zu § 58 SeeSchStrO oder im aktuellen VTS Guide Germany [VTS – Vessel Traffic Services], herausgegeben vom BSH unter der Bezeichnung BSH-No. 2011).

### Nautische Warnnachrichten

#### Deutschlandradio

Frequenz: 177 kHz, 6005 kHz,  
Sendezeit: 01.05 Uhr GZ, 11.05 Uhr GZ  
nach dem Seewetterbericht.

#### Deutschlandfunk

Frequenz: 1269 kHz, 6190 kHz,  
Sendezeit: 01.05 Uhr GZ, 11.05 Uhr GZ  
nach dem Seewetterbericht.

#### NDR 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,  
Sendezeit: 00.05 Uhr GZ.

### 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 Binnenschiffahrtfunk zur Verfügung. Dies gilt auch für die Sportschifffahrt. Die im Binnenschiffahrtfunkdienst zu beachtenden Regeln sind im „Handbuch Binnenschiffahrtfunk“, herausgegeben von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, erläutert. Dieses Handbuch gilt auf allen Binnenschiffahrtsstraßen und kann vom Binnenschiffahrts-Verlag GmbH (siehe Seite 55) 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 (Festlandsockel) 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.

### Elektronisches Wasserstraßen-Informationssystem (ELWIS)

Mit ELWIS stellt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes den Nutzern der Wasserstraßen nautische Informationen aller Art im Internet bereit. ELWIS ergänzt die vorhandenen Nachrichtenwege über Papier, Telefax, Telefon, Nautischen Informationsfunk (NIF), ersetzt sie aber nicht.

Für ELWIS ist ein zentraler Server bei der Bundesanstalt für Wasserbau mit der Internet-Adresse [www.elwis.de](http://www.elwis.de) eingerichtet.

### 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 ebenfalls 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



Nord-Ostsee-Kanal



Schleppen eines Schleusentors durch den Nord-Ostsee-Kanal

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 Funklicht** 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 Warngebiete



Militärische Übung der Deutschen Marine vor Eckernförde

Vor der Nord- und Ostseeküste wurden für militärische Übungen und Erprobungen Sperr- und Warngebiete 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 Warngebiete

Die Grenzen 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.“ (siehe Seite 34)

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 Warngebiete sind in den Seekarten zu finden.

### Verhalten in Sperr- und Warngebieten

Der Aufenthalt in den Sperrgebieten ist verboten. In den Warngebieten ist der Aufenthalt ebenfalls verboten,

wenn sie für militärische Übungs- und Erprobungszwecke zur Verfügung stehen müssen. Fahrzeuge, die sich bei Beginn der Übung oder Erprobung in einem Warngebiet aufhalten, 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“ bekannt gegeben. 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 Heidekate, 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

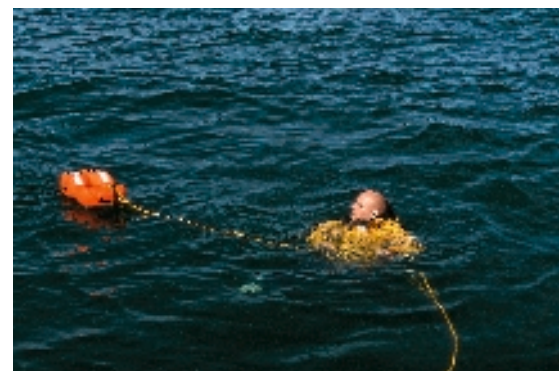
Der Gefahrenbereich der Übungen von den Schießplätzen Todendorf und Putlos aus reicht über die Warngebiete hinaus. Auch dieser Gefahrenbereich sollte während der Schießzeiten gemieden werden. Die Grenze des Schießgebietes wird durch gelbe Leuchttonnen bezeichnet, die ein gelbes Feuer haben und ein gelbes liegendes Kreuz als Toppzeichen tragen (siehe Seite 34).

### Weitere Regelungen

Neben den genannten Sperr- und Warngebieten gibt es noch Schutzbereiche und sogenannte 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.

## „Mensch über Bord“ Brandabwehr Knoten



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

### „Mensch 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 See“ (Delius Klasing Verlag GmbH, Bielefeld, 2003):

1. Bei „Mensch 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 Nachtlit und Leine nachzuwerfen. Rauchsignal oder Nachtlit 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.

**Achtung!** Entscheiden Sie sich schon vor dem Ernstfall für ein der Größe und Beschaffenheit Ihres Bootes geeignetes „Mensch-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 absperrern 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
  - a) Löschmittel aus tragbarem Feuerlöscher, soweit vorhanden, durch Feuerlöschdurchlass eingeben oder
  - b) eine Verschlusseinrichtung des Raumes wegen

Luft- bzw. Sauerstoffzutritts und möglicher Stichflamme langsam und vorsichtig öffnen, dabei seitlich stellen und dann Löschmittel eingeben oder c) gegebenenfalls 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 eventuell noch vorhandenes Löschmittel für eventuelle Rückzündung aufbewahren (die ununterbrochene Funktionsdauer [Spritzzeit] eines tragbaren Feuerlöschers liegt je nach Löschergröße [3 bis 10 kg bzw. I] 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 bekannt geben. 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 Sturm tief 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.

### 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.



**Kreuzknoten** dient zum Zusammenstecken von zwei gleich starken Leinen.



**Palstek** dient der Herstellung eines Auges, das sich nicht zusammenzieht und wird unter anderem zum Überlegen einer Festmacheleine auf einen Poller an Land, aber auch zum Umlegen einer Sicherheitsleine am Körper verwendet.



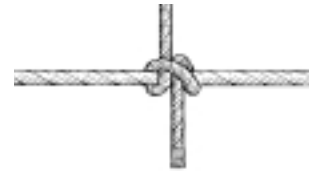
**Einfacher Schotstek** dient zum Zusammenstecken von zwei Leinen, insbesondere von solchen unterschiedlicher Stärke. Die dünnere Leine wird immer durch die Bucht der dickeren gesteckt.



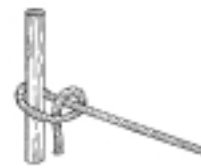
**Doppelter Schotstek** wird wie ein einfacher Schotstek verwendet, er ist jedoch insbesondere beim Zusammenstecken sehr unterschiedlich starker Leinen zu empfehlen.



**Webeleinenstek** dient zum Anstecken eines Endes an einer waagerechten oder senkrechten Leine, z. B. am Handlauf, an der Reling oder zum Festmachen an Pollern.



**Halber Schlag** dient zum Befestigen von Leinen, wenn nicht zu viel Zug auf das befestigte Ende der Leine kommt



**Zwei halbe Schläge** dienen zum Befestigen von Leinen, wenn nicht zu viel Zug auf das befestigte Ende der Leine kommt. Mit dem zweiten halben Schlag soll das Aufgehen des Knotens vermieden werden.



**Belegen von Enden:** Das Ende der Leine wird achtförmig um die Klampe oder den Beleg nagel gelegt, wobei zunächst mit einem Rundtörn begonnen wird, der sich nicht selbst bekneifen darf, damit das Ende der Leine gefiert werden kann. Der letzte Kreuzschlag wird zur Sicherung mit einem Kopfschlag versehen.



## Wetter

### 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 (Bade-

boote, 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 so genannten 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:

### Informationen über das Wetter, Seewetterberichte

**Deutscher Wetterdienst** Abteilung Seeschifffahrt  
Postfach 30 11 90, 20304 Hamburg  
Telefon: +49 (0) 40 66 90-17 00  
Telefax: +49 (0) 40 66 90-19 46  
E-Mail: seeschifffahrt@dwd.de  
Internet: www.dwd.de/de/wir/Geschaeftsfelder/Seeschifffahrt

**Broschüre: „Sturmwarnungen und Seewetterberichte für die Sport- und Küstenschifffahrt“**  
Diese enthält Einzelheiten über Vorhersagegebiete, Rundfunksender, DP07 Seefunk (Sendezeiten und Frequenzen) sowie eine vollständige Übersicht der Rufnummern.

Die Broschüre kann beim Deutschen Wetterdienst, Abteilung Seeschifffahrt bezogen werden. Im Internet steht sie als PDF-Datei zur Verfügung unter: www.dwd.de/de/wir/Geschaeftsfelder/Seeschifffahrt/Dauerbrenner

**SEEWIS – Fax** (gebührenpflichtig)  
Spezielle und detaillierte Seewetterinformationen für die Törnplanung über Telefaxabruf. Anmeldeformular und Produktkatalog sind unter **+49 (0) 69 80 56 12 00** abrufbar.  
Nähere Informationen unter  
Telefon: +49 (0) 40 66 90 19 11  
Telefax: +49 (0) 40 66 90 19 46  
E-Mail: seewis-fax@dwd.de

**SEEWIS – Online** (gebührenpflichtig)  
Spezielle und detaillierte Seewetterinformationen für die Törnplanung auf dem eigenen PC. Warnungen, Wettermeldungen, Wetterkarten und Vorhersagen können über Modem abgerufen werden. Lizenzen sind für den gesamten Bereich Nord- und Ostsee, das Mittelmeer oder ausgewählte kleinere Seegebiete erhältlich.  
Nähere Informationen unter  
Telefon: +49 (0) 40 66 90 18 52 (10–12 Uhr)  
Telefax: +49 (0) 40 66 90 19 46  
E-Mail: seewis-online@dwd.de

**Aushänge**  
bei den Hafenbehörden, Wetterstationen und Kurverwaltungen

**Sturmwarndienst**  
Unter Telefon **+49 (0) 40 66 90 12 09** sind über Anrufbeantworter Wind- und Sturmwarnungen für die deutsche Nord- und Ostseeküste bzw. Teilgebiete abrufbar. Liegen keine Warnungen vor, werden Windvorhersagen für die Deutsche Bucht, Westliche und Südliche Ostsee verbreitet.  
Im Internet unter: www.dwd.de/de/WundK/Warnungen

### DP07 Seefunk

**Rundfunksender**  
Deutschlandfunk/Deutschlandradio Kultur, NDR INFO, Deutsche Welle  
**Deutschlandfunk/Deutschlandradio Kultur**  
Frequenzen: 1269 kHz und 6190 kHz/177 kHz und 6005 kHz  
Sendezeiten: 01.05, 06.40 und 11.05, 21.05 GZ (während der Sommerzeit, dann auch Vorhersagen für das westliche Mittelmeer) mit Trendvorhersage für weitere 3 Tage.

**Deutsche Welle**  
Frequenzen: 6075 kHz im 49 m-Band; 9545 kHz im 31 m-Band  
Sendezeiten: 13.55 GZ mit Trendvorhersage für weitere 3 Tage für Nord- und Ostsee.

**NDR INFO**  
Frequenzen: 702 kHz und 972 kHz  
Sendezeiten: 00.05, 08.30 und 22.05 GZ mit Trendvorhersage für weitere 3 Tage. (Inhalt wie DLF)  
Ausstrahlung Sender Pinneberg RTTY und Faksimile Seewetterberichte, Wettermeldungen, Wetterkarten, zu empfangen auf verschiedenen Frequenzen auf KW+LW (abrufbar im Internet unter www.dwd.de/sendeplan). Mit speziellem Decoder darstellbar.

**Seewetterberichte über Telefon – privater Informationsdienst (PID) der Deutschen Telekom** (Gebühren: EUR 0,62/Minute), z. B.:

**0190 11 69 21** Wetterlage Nord- und Ostsee  
**0190 11 69 22** Deutsche Bucht, Südwestliche Nordsee, Fischer  
**0190 11 69 23** Skagerrak, Kattegat, Belte und Sund  
**0190 11 69 24** Westliche und Südliche Ostsee, Boddengewässer  
**0190 11 69 31** Mittelfrist-Seewetterbericht für Nord- und Ostsee  
**0190 11 60 53** Generalnummer Wassersport Ausland



- 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.

**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 Wassereintrich sichern (Schotten und Luken schließen)
- lose Gegenstände festzurren
- Rettungswesten und Sicherheitsgurt anlegen; die Lifeline 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 unter Umständen handwerkliches Können des Skippers, besser noch konstruktive Lösungen von Bootsbauer und Werften, die im Deckslayout bereits geeignete Einpickpunkte vorgeben können:

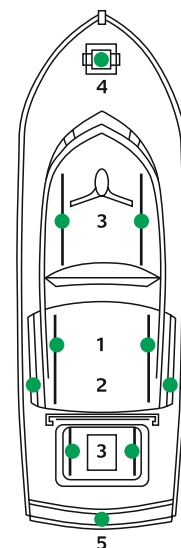
- im Cockpit, bereits aus dem Niedergang erreichbar
- beim Rudergänger / an der Steuersäule
- Sicherheitstau (Gurtband) am Deck
- am Mast
- am Bugkorb
- Augbolzen ausreichender Dimension, durchgebolzt

**Strecktaue bzw. Laufleinen** sollten auf Sportbooten zur Standardausrüstung gehören.

**Sicherheitsgurte** einschließlich Leinen sind heute für stärkste Bruchlasten definiert.

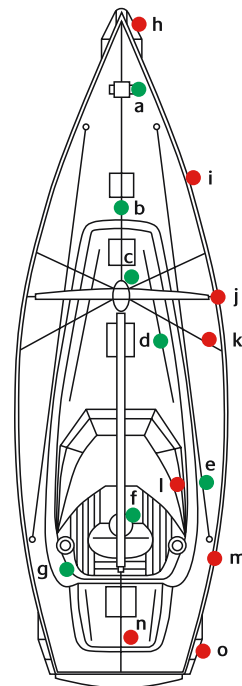
Wenn für den Wassersportler selbst die hohen Anforderungen mit den neuen DIN-Vorschriften geregelt erscheinen, ist das schwächste Glied in der Kette Mann – Schiff die Befestigungsmöglichkeit an Oberdeck.

**Einpickpunkte für Lifelines am Motorboot**



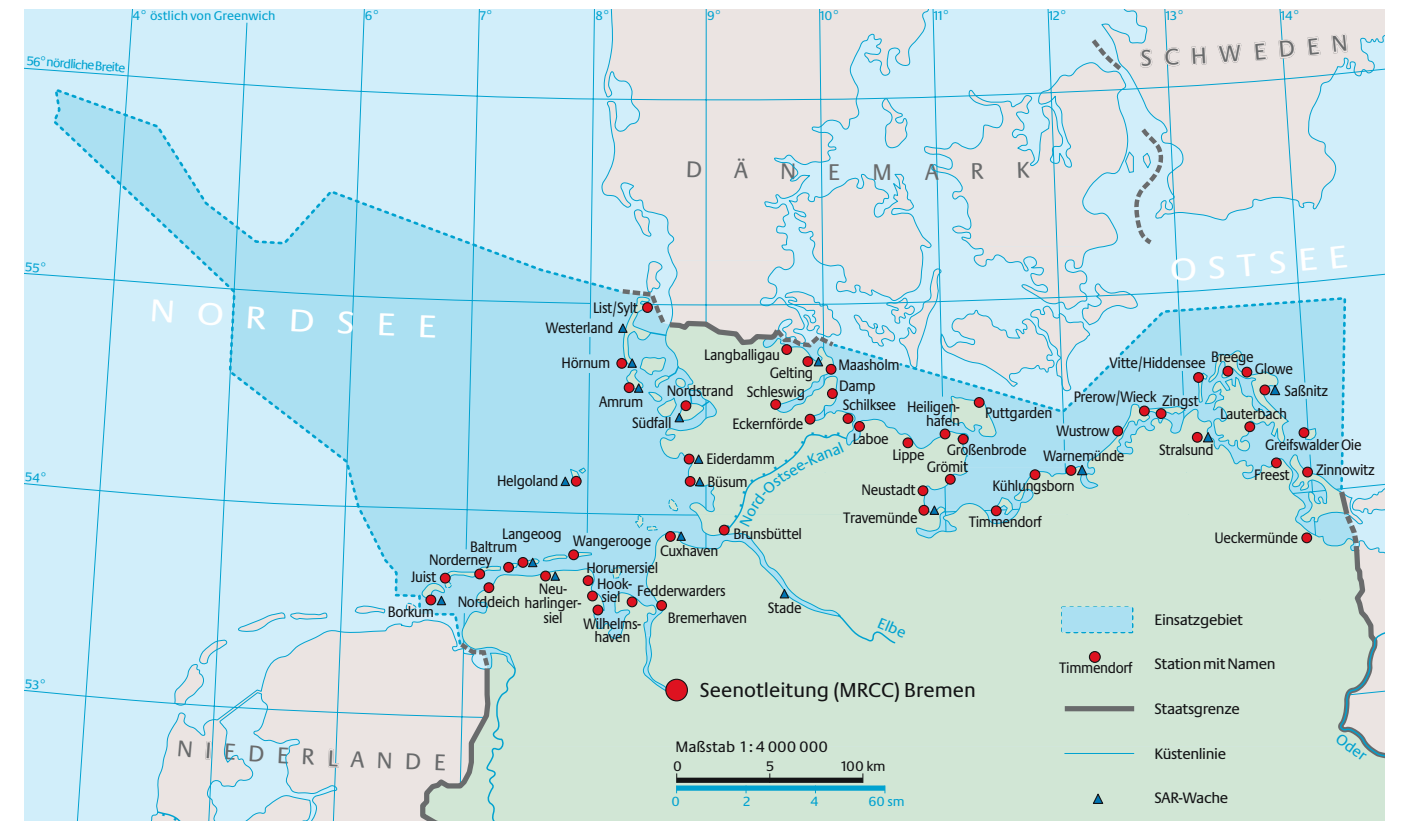
Die Empfehlung beschränkt sich auf Kajütboote. Für offene Motorboote, z. B. Daycruiser, ist nur Punkt 5 anwendbar.

**Einpickpunkte für Karabinerhaken einer Lifeline an Bord einer Segeljacht**



- 1** Feste, durchgebolzte Handläufe längs Dach Ruderhaus
  - 2** Handgriffe, Handläufe (durchgebolzt) entlang der Kajütwand
  - 3** Feste, durchgebolzte Handläufe auf dem Dach der Vorder- bzw. Achterkajüte
  - 4** Vordeck, gegebenenfalls Ankerwinch
  - 5** Bereich Heckreling, Badeleiter, Badeplattform: hier gegebenenfalls für Fremdrettung den Augbolzen so tief anbringen, dass man angeleint ins Wasser steigen kann
  - 6** Falls Flybridge vorhanden: einen oder zwei feste Augbolzen am Boden; gegebenenfalls für mehrere Personen ausgelegt
- grün:** empfehlenswerte Punkte
  - rot:** abzuratende Punkte
  - a** Klampe, Ankerwinde
  - b** Babystag
  - c** Mast
  - d** Handläufe
  - e** Strecktau an Deck
  - f** Steuersäule
  - g** Cockpit beim Rudergänger
  - h** Bugkorb
  - i** Reling
  - j** Want
  - k** Unterwant
  - l** Sprayhood
  - m** Reling
  - n** Achterstag
  - o** Heckkorb

# Seenot Bergung



Einsatzgebiet und Stationen der DGzRS-Rescueflotte. Seenotleitung (MRCC) Bremen, Maritime Rescue Coordination Centre (siehe Seite 55)

**Jeder kann in Seenot geraten – und was dann?**

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

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



MRCC-Zentrale: Koordinierung einer Rettungsaktion per Funk

- 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-



SAR-Einsatz in der Kieler Förde: Übergabe einer Lenzpumpe an einen Segler

und Rettungsdienst (SAR-Dienst) nimmt in der Bundesrepublik Deutschland die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) – siehe Seite 55 – 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 54 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 überfälliger Schiffe verbreiten die deutschen Küstenfunkstellen Suchnachrichten. Diese müssen bei der DGzRS aufgegeben werden. Dort werden – gegebenenfalls 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. Gebührenschuldner 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“ (Rufname: „Bremen Rescue“) stellt die DGzRS im deutschen SAR-Bereich auch nach der Umstellung auf GMDSS die 24stündige Überwachung des UKW Kanals 16 sicher. Eine entsprechende Entschlüsselung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verlängert die Hörwachenpflicht für die internationale Schifffahrt, die dem SOLAS-Übereinkommen unterliegt, bis auf weiteres.

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 (*siehe Seite 55*) zur Verfügung. Eine direkte Alarmierung der Seenotleitung (MRCC) Bremen kann z. B. unter der Kurzwahl 124 124 innerhalb des Abdeckungsgebietes der deutschen Mobilfunknetzbetreiber mit einem Mobilfunktelefon („Handy“) erfolgen. Es ist jedoch kein Ersatz für die Seefunkanlage.

#### Verhalten bei Seenotkreuzer- und Hubschrauberrettung

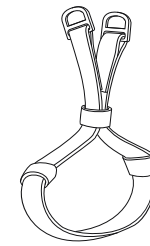
Bei Rettung durch Seenotkreuzer oder Hubschrauber ist unbedingt den Anweisungen der Besatzung des Rettungsfahrzeuges zu folgen, die die Rettungsmaßnahmen der jeweiligen Situation entsprechend ausführt. Bei Rettung durch einen Hubschrauber können folgende Geräte eingesetzt werden:

- Rettungsschlinge; sie eignet sich zur raschen Rettung gesunder Personen
- Rettungsnetz
- Rettungstrage zum Abtransport von Verletzten
- Rettungsanker, mit dem auch zwei Personen auf einmal hochgezogen werden können

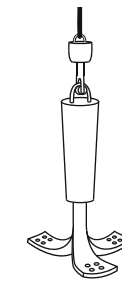
#### Rettungsgeräte



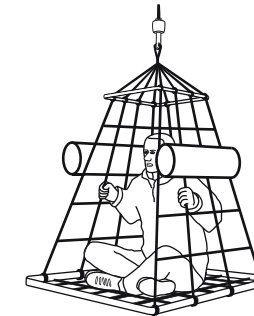
Offene Rettungsschlinge



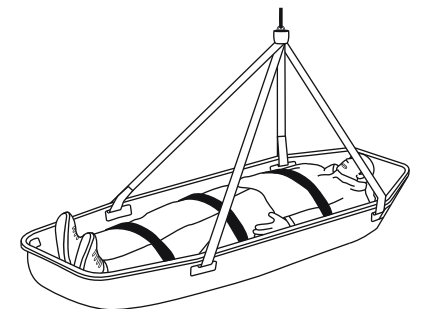
Geschlossene Rettungsschlinge



Rettungsanker



Rettungsnetz



Rettungstrage

#### Rettungsschlinge

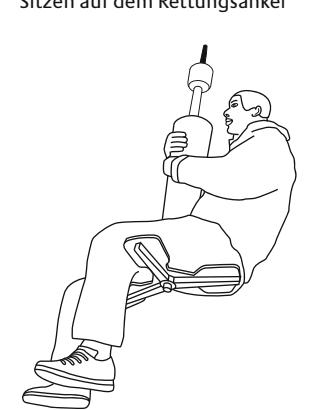
Rettungsschlinge **nicht** vom Windenseil abhaken

##### Windenseil

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

#### Doppel-Lift-Methode

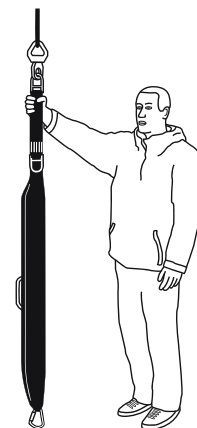
Die abgebildeten Rettungsmöglichkeiten können auch mit der Doppel-Lift-Methode durchgeführt werden, wenn der Verletzte nicht in der Lage ist, sich selbst zu helfen. Dazu wird ein Besatzungsmitglied des Hubschraubers gleichzeitig mit dem Rettungsgerät abgewincht.



#### Rettungsanker

Sitzen auf dem Rettungsanker

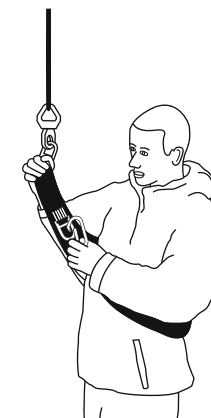
#### Anlegen der offenen und geschlossenen Rettungsschlinge



Vorbereitung für die offene Rettungsschlinge



Einstieg



Anlegen der Rettungsschlinge



Aufwisch-Haltung



Einstieg bei geschlossener Rettungsschlinge



# Notsignale

## Notsignalgebrauch



Orangefarbenes Rauchsignal

### Notsignale auf Seeschiffahrtsstraßen und auf der Hohen See

- Schallsignale in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute
- Dauerton eines Nebelschallsignalgerätes
- Leuchtrakete mit jeweils einem roten Leuchtstern oder rote Handfackeln\*
- SOS durch Licht- oder Schallsignale
- DSC-Notalarm\*\*
- Meldung durch Sprechfunk („Mayday“)
- Flaggsignal NC
- Ball über oder unter einer Flagge
- Flammensignal (brennende Teer- oder Öltonnen)
- orangefarbenes Rauchsignal\*
- langsames Heben und Senken der seitlich ausgestreckten Arme
- Signale einer Seenotfunkbake
- Seewasserfärber

### Notsignale auf Binnenschiffahrtsstraßen

- tags: rote Flagge oder Gegenstand im Kreis schwenken; nachts: ein Licht im Kreis schwenken
- Schallsignale: wiederholt lange Töne
- Glockenzeichen gemäß § 4.04 BinSchStr0

### 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
- das Setzen des Balls (notfalls zusammen gedrehtes Kleidungsstück) über oder unter einer Flagge

Von der richtigen Anwendung der Notsignale hängt Ihr Leben ab. Beachten Sie folgende Regeln:

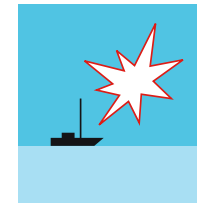
- Leuchtraketen nur dann abschießen, wenn die Möglichkeit besteht, dass die Leuchtsterne gesehen werden. Dabei muss man beachten, dass sich bei schlechtem Wetter die Sichtweite verringert.
- Nicht den gesamten Vorrat an Leuchtraketen auf einmal verschießen, vielmehr immer in Zweiergruppen mit einer dazwischen liegenden 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 bekannt gegeben 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.

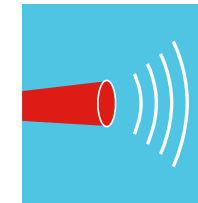


Seenotfunkbake

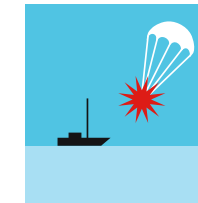
### Notsignale auf Seeschiffahrtsstraßen, auf Hoher See und auf Binnenschiffahrtsstraßen



Knallsignale in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute



Anhaltendes Ertönen eines Nebelsignalgerätes



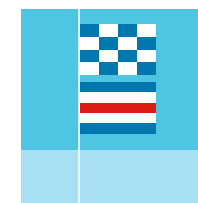
Rote Fallschirm-Leuchtrakete



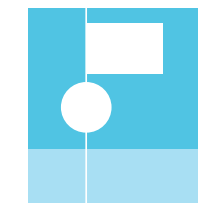
SOS durch Licht- oder Schallsignale



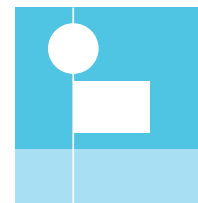
MAYDAY durch Sprechfunk



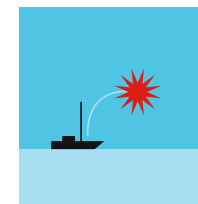
Notzeichen NC des Internationalen Signalbuches



Ball über oder unter einer viereckigen Flagge



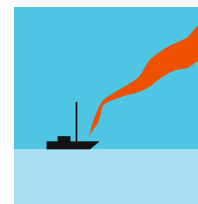
Flammensignal auf dem Fahrzeug



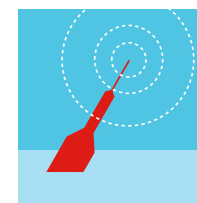
Leuchtrakete mit einem roten Stern\*



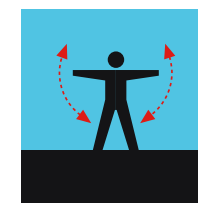
Rote Handfackel\*



Orangefarbenes Rauchsignal\*



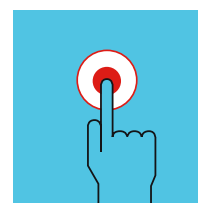
Signale einer Seenotfunkbake



Langsames und wiederholtes Heben und Senken der nach beiden Seiten ausgestreckten Arme



Seewasserfärber



DSC (Digital Selective Calling = Digitaler Selektivruf)\*\*

\* 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-Notalarm 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.

# Badestellen



Rettungsschwimmer der Deutschen Lebens-Rettungsgesellschaft (DLRG)

Die Deutsche Lebens-Rettungsgesellschaft (DLRG) hat neue Kennzeichen zur Sicherung von Badestellen eingeführt. Die neue Warn- und Signalgebung mit rot-gelben Flaggen wird in den nächsten Jahren weltweit an den bewachten Stränden und Badegebieten im Binnenland zu finden sein. Rot-Gelb sind künftig die Farben, die Badegästen, Urlaubern und Wassersportlern wichtige Hinweise über die Bewachung der Strände, Risiken und andere Rahmenbedingungen geben werden. Die einfache und leicht ver-

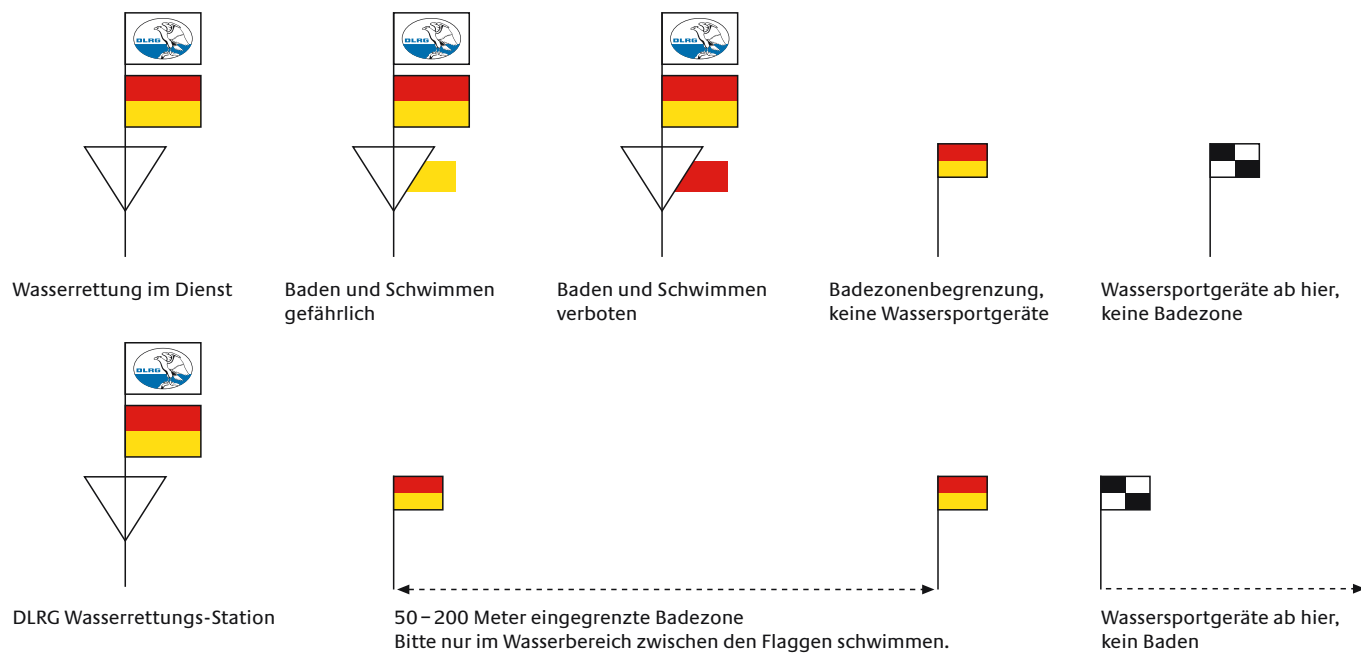
ständliche neue Badestellenkennzeichnung ist ein wichtiger Schritt, den Ertrinkungstod nachhaltig zu bekämpfen.

Eine rot-gelbe Flagge am Mast einer Wachstation zeigt ein von Rettungsschwimmern gesichertes Badegebiet an. Dieselbe Kennzeichnung kann zusätzlich direkt am Strand angebracht sein und begrenzt dann das gesicherte Badegebiet. Strandabschnitte, die für die Sondernutzung von Wassersportgeräten geeignet und behördlich dazu bestimmt sind, werden durch eine schwarz-weiß geviertelte Positionsflagge gekennzeichnet. In diesem Sektor können Wassersportgeräte zu Wasser gelassen werden. Hier besteht dann ein Badeverbot. Mit der klaren Trennung von Badezonen und Wassersportrevieren soll die Gefährdung der Schwimmer deutlich verringert werden.

Eine zusätzlich am Mast der Wachstation gesetzte gelbe Flagge signalisiert ein behördlich eingerichtetes Badeverbot für ungeübte Schwimmer, Kinder und ältere Personen wegen ungeeigneter Wasser- und Wetterbedingungen. Eine einzelne rote Flagge zeigt ein generell angeordnetes Badeverbot wegen akuter Gefahrenlagen wie Strömung, hohen Wellengangs, aber auch Wasserverschmutzung an. Als zusätzliche Option ist an den Einsatz von Windsäcken in den Farben rot-weiß oder orange gedacht, die alle Wassersportler auf die Gefahr ablandigen Winds hinweisen sollen.

Die DLRG will spätestens im Jahr 2006 an allen von ihr bewachten Badestellen an Küsten und Binnengewässern in Deutschland die Signalgebung auf das neue System umgestellt haben.

## Badezonenkennzeichnung



# Adressen Abkürzungsverzeichnis

## Adressen

### Abkürzungen

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

### Binnenschifffahrts-Verlag GmbH

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

### Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Invalidenstraße 44  
10115 Berlin  
T (0 30) 20 08-0  
F (0 30) 20 08-19 20

Krausenstraße 17–20  
10117 Berlin  
T (0 30) 20 08-0  
F (0 30) 20 08-19 20  
E poststelle@bmvbw.bund.de  
I www.bmvbw.de

### Dienststz Bonn

Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn  
T (02 28) 3 00-0  
F (02 28) 3 00-34 28  
E poststelle@bmvbw.bund.de  
I www.bmvbw.de

### Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger Seenotleitung (MRCC) Bremen

Werderstraße 2, 28199 Bremen  
T (04 21) 53 68 70  
M 12 41 24 (nur im Küstenbereich)  
F (04 21) 5 36 87 14  
Telex (041) 24 64 66 (answerback mrcc d)  
E Info@dgzrs.de  
I www.dgzrs.de

### Deutsche Lebens-Rettungsgesellschaft e.V. Präsidium

Im Niedernfeld 2  
31542 Bad Nenndorf  
T (0 57 23) 9 55-0  
F (0 57 23) 9 55-5 19  
E kommunikation@bgst.dlrg.de  
I www.dlrg.de

### Deutscher Bundes-Verlag GmbH

Amsterdamer Straße 192  
50735 Köln  
T (02 21) 9 76 68-0  
F (02 21) 9 76 68-115  
E geschaeftsfuehrung@bundesanzeiger.de  
I www.bundesanzeiger.de

### Deutscher Kanu-Verband e.V.

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

### Deutscher Motoryachtverband e.V. Geschäftsstelle

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

### Führerscheinabteilung

Gründgensstraße 18  
22309 Hamburg  
T (0 40) 63 90 43-0  
F (0 40) 63 90 43-11

### Deutscher Segler-Verband e.V.

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

### Zentrale Verwaltungsstelle nach der Sportseeschiffer-scheinverordnung im Deutschen Seglerverband e.V.

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

### Deutscher Wasserskiverband e.V. Geschäftsstelle

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

### Deutscher Ruder-Verband e.V.

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

### Deutsches Rotes Kreuz e.V. Generalsekretariat Wasserwacht

Carstennstraße 58  
12205 Berlin  
T (0 30) 8 54 04-39 8  
F (0 30) 8 54 04-85  
E ebermanr@drk.de  
I www.drk.de

### ADAC Sportschiffahrt und Grenzverkehr

Am Westpark 8  
81373 München  
T (0 89) 76 76-0  
F (0 89) 7 60 75 72  
E adac@adac.de  
I www.adac.de

### Fachstelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für Verkehrstechniken

Weinbergstraße 11–13  
57070 Koblenz  
T (02 61) 98 19-0  
F (02 61) 98 19-21 55  
E poststelle@wsv.fvt.de  
I www.wsv.de/fvt

## Abkürzungsverzeichnis

BAM	Bundesanstalt für Materialprüfung	GZ	Gesetzliche Zeit
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	hPa	Hektopascal
BinSchStrO	Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung	IMO	International Maritime Organisation – Internationale Seeschifffahrtsorganisation
CE-Kennzeichen	Kennzeichnung einer Baumusterprüfung nach Vorgaben der Europäischen Union	KVR	Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln)
DGPS	Differential-GPS	MoselSchPV	Moselschifffahrtspolizeiverordnung
DGZRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger	NAVTEX	Navigational Information over Telex – Schifffahrtswarnungen per Funk auf 518 kHz
DIN	Deutsches Institut für Normung	NIF	Nautischer Informationsfunk
DLRG	Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e.V.	NWN	Nautische Warnnachrichten
DMYV	Deutscher Motoryachtverband e.V.	RheinSchPV	Rheinschifffahrtspolizeiverordnung
DonauSchPV	Donauschifffahrtspolizeiverordnung	SAR-Dienst	Such- und Rettungsdienst
DSC	Digital Selective Calling – Digitales Selektivrufsystem	SEA	Schiffseichamt
DSV	Deutscher Segler-Verband e.V.	See BG	See-Berufsgenossenschaft
ECE	Economic Commission for Europe – Wirtschaftskommission der UN für Europa	SeeSchStrO	Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung
ELWIS	Elektronisches Wasserstraßen-Informationssystem	SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea – Internationale Vereinbarung zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
EN	Europäische Norm	SUK	Schiffsuntersuchungskommission
EPIRB	Emergency Position Indicating Radio Beacon – Vollautomatische Alarmierung von SAR-Rettungsstellen über Satellit nach Auslösung des Alarms	WGS	World Geodatic System
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System – Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem	ZSUK	Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/ Schiffseichamt
GPS	Global Positioning System		



## Impressum

### Herausgeber:

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Invalidenstraße 44, 10115 Berlin  
Krausenstraße 17 – 20, 10117 Berlin  
Telefon: (0 30) 20 08 - 0  
Fax: (0 30) 20 08 - 19 20, (0 30) 20 08 - 19 22

**Gestaltung:** Block Design, Berlin

**Druck:** J. Fink Druckerei, Ostfildern

**Stand:** 15. Oktober 2004

**Bildnachweise:** Klaus Andrews, Hamburg: **Seiten 5, 6, 9, 11, 14, 25, 41** unten, **49, 50** und **52**. Die Abbildungen auf den **Seiten 4** und **45** sowie die Vorlagen für die Erstellung der Grafiken „Einpickpunkte“ auf **Seite 48** wurden mit besonders freundlicher Genehmigung der Firma Bernhardt Apparatebau GmbH & Co., Holm, verwendet. Die Vorlagen für die Bearbeitung bzw. Erstellung der auf den **Seiten 46** und **53** enthaltenen Grafiken sind mit freundlicher Genehmigung der Delius Klasing Verlag GmbH, Bielefeld, aus dem Werk Graf/Steinicke „Der amtliche Sportbootführerschein See“, 14. Auflage, entnommen worden. Die Karte auf **Seite 49** über die SAR-Stationen und die Vorlage für die Erstellung der Grafiken auf **Seite 54** wurde von der Deutschen Lebens-Rettungsgesellschaft bereitgestellt. Die Vorlagen für die Erstellung der Grafiken auf **Seite 16** sowie die Abbildungen auf **Seite 17** wurden vom Deutschen Roten Kreuz, Generalsekretariat Berlin, zur Verfügung gestellt. Mauritius Images: **Seiten 21** bis **23, 26** unten, **42**. Picture Alliance: **Seite 26** oben, **38, 41** oben, **43, 54**. Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg, Fachstelle Geoinformation Süd: **Seiten 28** und **29**. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost: **Seite 20**.

Textnachdruck – mit Quellenangabe – gestattet. Belegexemplar erwünscht. Nicht zum gewerblichen Vertrieb bestimmt.

Diese Broschüre wurde auf Recyclingpapier aus 100 % Altpapier gedruckt.

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 am 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.