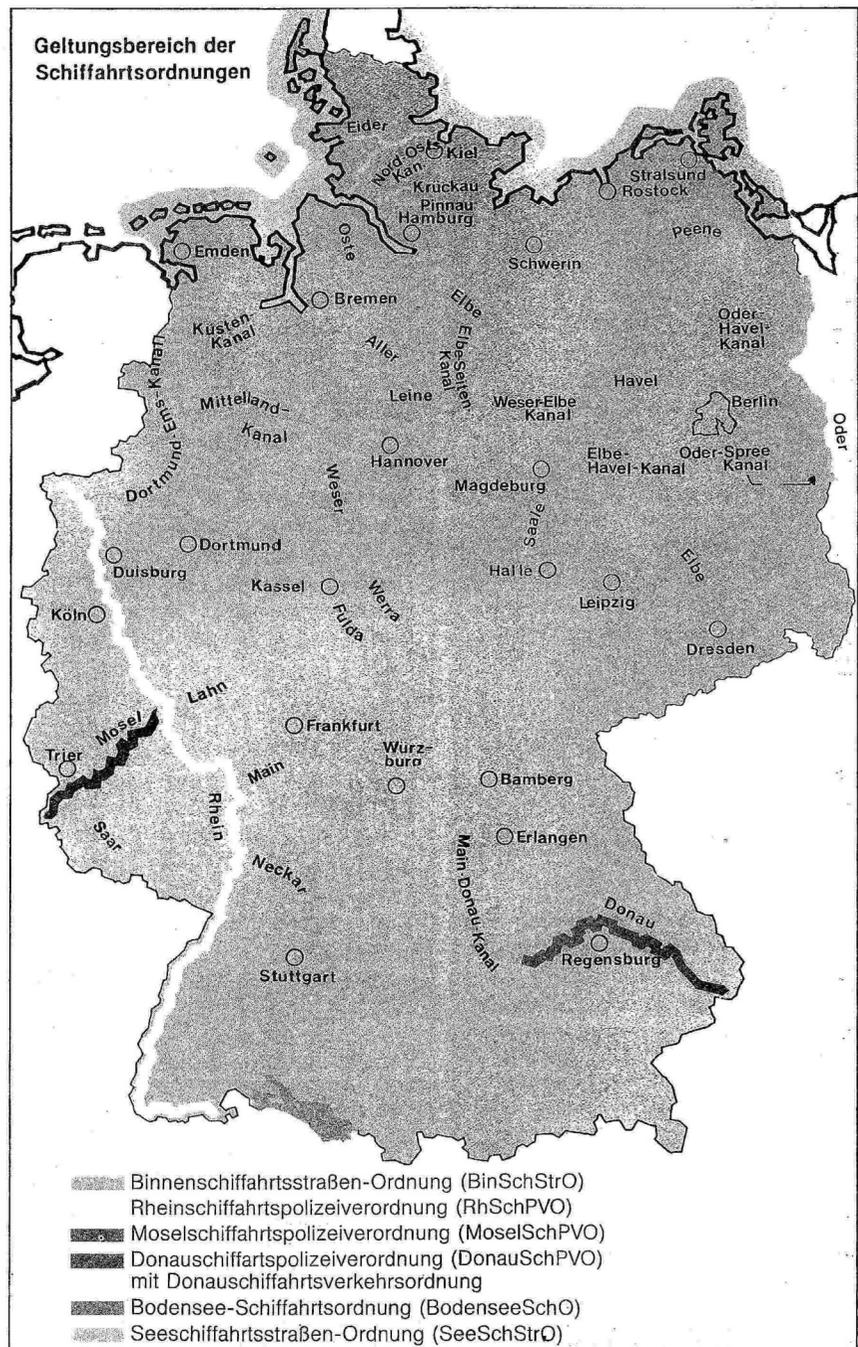


Die Verkehrs- vorschriften

Die Verkehrsvorschriften auf dem Wasser sind nicht so einheitlich wie auf dem Lande. Sie weichen in einigen Punkten voneinander ab.

● Die **Kollisionsverhütungsregeln** (KVR) gelten auf allen Meeren. Im internationalen Sprachgebrauch heißen sie International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See).

● Die **Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung** (SeeSchStrO) ist eine deutsche Vorschrift. Sie gilt im Bereich der deutschen Küstengewässer und auf Flußunterläufen wie beispielsweise der Elbe bis Hamburg. Sie ergänzen die internationalen Kollisionsverhütungsregeln.



Kleinfahrzeuge

Die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung unterscheidet nicht zwischen Sportboot und Berufsschiff. Sie kennt nur „Kleinfahrzeuge“ und „Fahrzeuge“.

● Kleinfahrzeuge sind Boote unter Rudern, Segeln und Motor, Amphibien- und Luftkissenfahrzeuge und Tragflügelboote von weniger als 20 Meter Länge.

Nicht dazu zählen Schlepper, Fähren oder Boote, die für mehr als 12 Personen zugelassen sind.

Diese Definition ist sehr wichtig, denn

Kleinfahrzeuge haben grundsätzlich allen Fahrzeugen auszuweichen.

Die Führerscheinregelung bleibt von dieser verkehrsrechtlichen Definition unberührt. Er gilt nur für Boote von weniger als 15 t Tragfähigkeit beziehungsweise Wasserverdrängung.

Schiffsführung und Sorgfaltspflicht

Der „Schiffsführer“ muß – unabhängig von Führerscheinplicht und Alter – körperlich, geistig und fachlich geeignet sein, die Verantwortung für Boot und Besatzung zu tragen.

Der Führerscheininhaber braucht nicht selbst am Ruder zu sein. Er kann auch jemanden – Mindestalter 16 Jahre – fahren lassen, der keinen Führerschein besitzt. Doch er bleibt voll verantwortlich für alles, was an Bord geschieht. In allen Situationen hat er der „allgemeinen Sorgfaltspflicht“ nachzukommen. Das beginnt bereits mit dem Ablegen.

● Das Boot muß so gebaut und ausgerüstet sein, daß die Sicherheit der Menschen an Bord und der übrigen Schifffahrt gewährleistet ist und die Verpflichtungen erfüllt werden können, die sich aus den Verkehrsvorschriften ableiten.

Zur Mindestsicherheitsausrüstung gehören: Paddel, Anker, Leinen, Ösfaß und ohnmachtssichere Rettungswesten für jeden an Bord.

Merke: In Gefahrensituationen muß der Schiffsführer alle Maßnahmen treffen, um die Gefahr abzuwenden, auch wenn dabei gegen die geltenden Bestimmungen verstoßen wird.

Verboten ist:

● Öl, Benzin, Fäkalien oder andere Abfälle ins Wasser abzuleiten oder zu werfen. Sie gehören in Sammel tanks.

● Festmachen an Schifffahrtszeichen, oder im Fahrwasser zu ankern. Auch auf Kanälen, neben Hafeneinfahrten, an Fährstrecken, im Bereich von Anlegestellen, unter Brücken und Hochspannungsleitungen ist Ankern oder Festmachen verboten. Und selbstverständlich überall dort, wo entsprechende Verbotsschilder aufgestellt sind.

● Anlegen oder Anhängen an ein fahrendes Schiff – ohne ausdrückliche Erlaubnis des Schiffsführers – und das Mitfahren im Sogwasser.

● Den Kurs von Berufsschiffen in gefährlicher Weise zu kreuzen, zwischen dicht hintereinander folgenden Schiffen hindurch- oder in die Abstände zwischen den Teilen eines Schleppverbandes hineinzufahren. Auch Fahren gegenüber sollte man stets einen reichlich bemessenen Sicherheitsabstand einhalten. Grober Unfug ist es, mit einem schnellen Motorboot ein Schiff zu umkreisen. Es irritiert den Schiffer und veranlaßt ihn womöglich zu einer Reaktion, durch die er sich und andere gefährdet. Selbstverständlich sind auch angezeigte oder generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen strikt zu beachten.

Flaggenführung

Die **Nationalflagge**, kurz Nationale genannt, braucht auf Bundeswasserstraßen nicht geführt zu werden. Gezeigt werden muß sie jedoch vor Küstenhäfen beim Ein- und Auslaufen. Üblich ist es auch, sie innerhalb der Hoheitsgewässer und in ausländischen Häfen zu führen.

Auf Einmastern weht sie an einem Flaggenstock am Heck; auf einer Ketsch oder Yawl im Topp des Besanmastes. Und zwar vom 1. Mai bis 30. September von 8.00 Uhr bis Sonnenuntergang, spätestens jedoch bis 21.00 Uhr. In den übrigen Monaten von 9.00 Uhr bis Sonnenuntergang.

Der **Vereinsstander** wird im Masttopp gesetzt und weht Tag und Nacht.

Die **Gastflagge** Bei Auslandsbesuchen ist es üblich, unter der Steuerbordsaling die (verkleinerte) Flagge des Gastlandes zu zeigen. Wenn man mehrere Länder besucht, jeweils nur die Flagge des Landes, in dessen Gewässern oder Hafen man sich gerade befindet.

Zu festlichen Anlässen kann über die Toppen geflaggt werden. Bei dieser sogenannten Flaggen gala

werden jeweils zwei Buchstabenflaggen und ein Zahlenwimpel des Internationalen Signalbuches in beliebiger Reihenfolge vom Bug über den Masttopp bis zum Achterschiff gesetzt.

Ausweichregeln

Wer – wie auch immer – ausweichpflichtig ist, muß seinen Kurs rechtzeitig und entschlossen ändern und das andere Boot hinter dem Heck passieren. Ist dies aus irgendwelchen Gründen nicht möglich, so muß er unmißverständlich anzeigen, wie er ausweichen will. Sofern er ein Horn hat, durch ein entsprechendes Kursänderungssignal.

Grundsätzlich gilt:

- Sportboote („Kleinfahrzeuge“) von weniger als 20 m Länge haben aller gewerblichen Schifffahrt auszuweichen.

- Motorboote – auch Segelboote unter (mitlaufender) Maschine zählen dazu – untereinander:

Auf Gegenkurs müssen beide nach rechts (Steuerbord) ausweichen. Sonst gilt rechts vor links, wie im Straßenverkehr.

- Segelboote untereinander: Bekommen sie den Wind von verschiedenen Seiten, hat Backbordbug Vorfahrt.

Bekommen beide Boote den Wind von der gleichen Seite, hat das Leeboot Vorfahrt vor dem in Luv befindlichen.

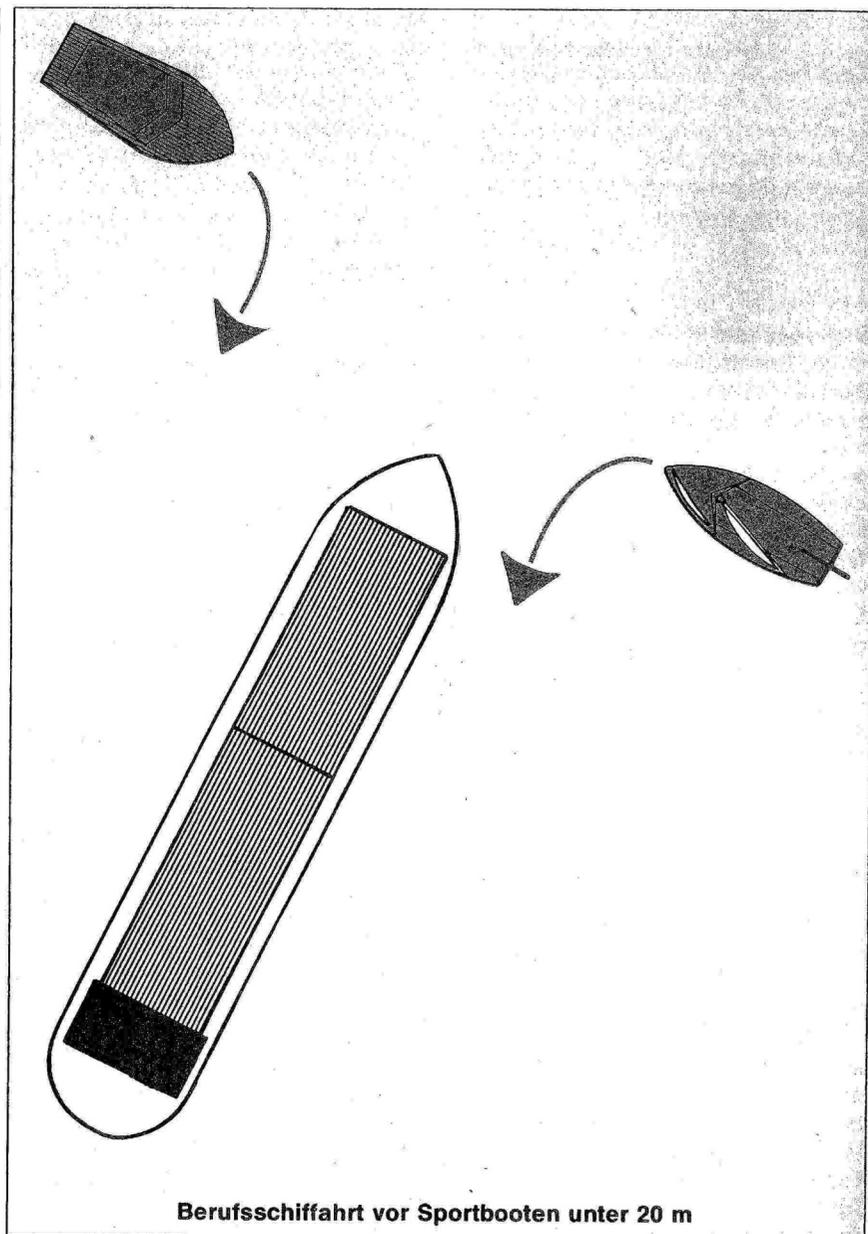
Merke:

B(ackbord) vor **S**(teuerbord).

L(e) vor **L**(u)v.

Segelt ein Leeboot auf Steuerbordbug, und kann es nicht mit Sicherheit ausmachen, auf welchem Bug das Luvboot segelt, so muß es ihm ausweichen.

- Ein kreuzendes Segelboot darf ein Sportboot, das sich an Steuerbord in Ufernähe befindet, nicht zum Ausweichen zwingen.



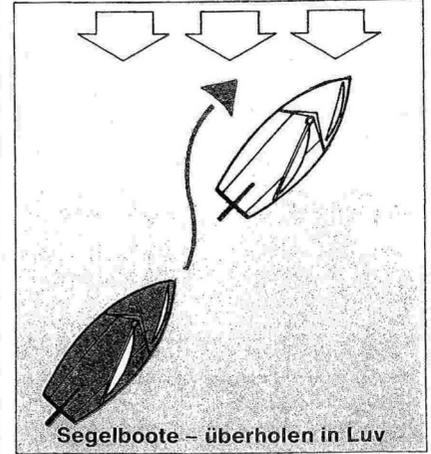
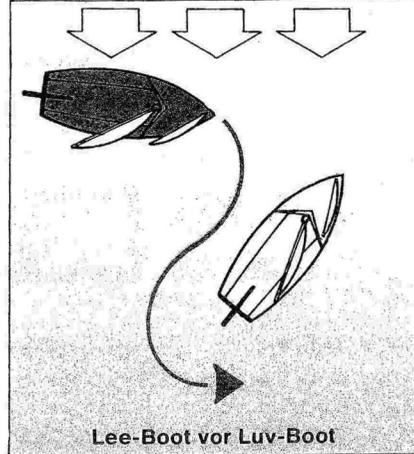
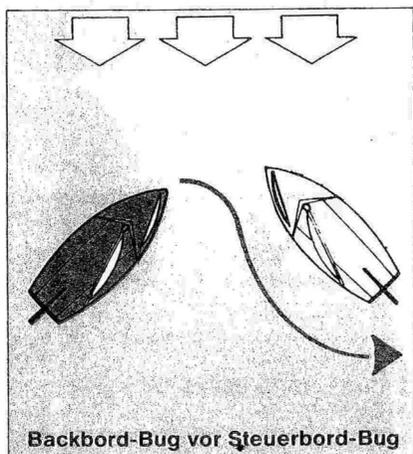
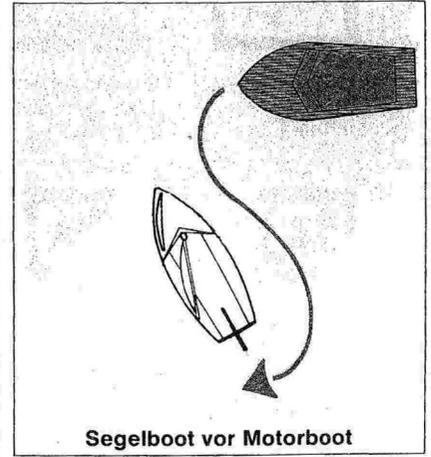
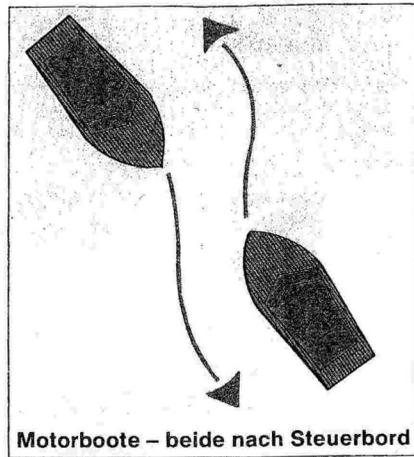
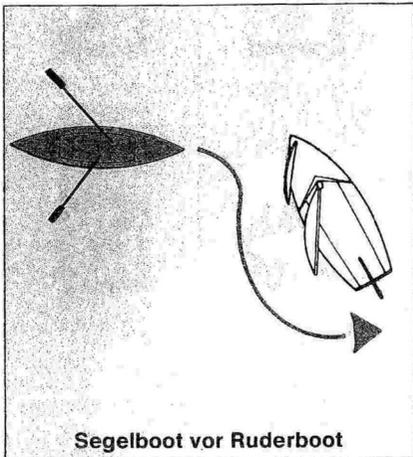
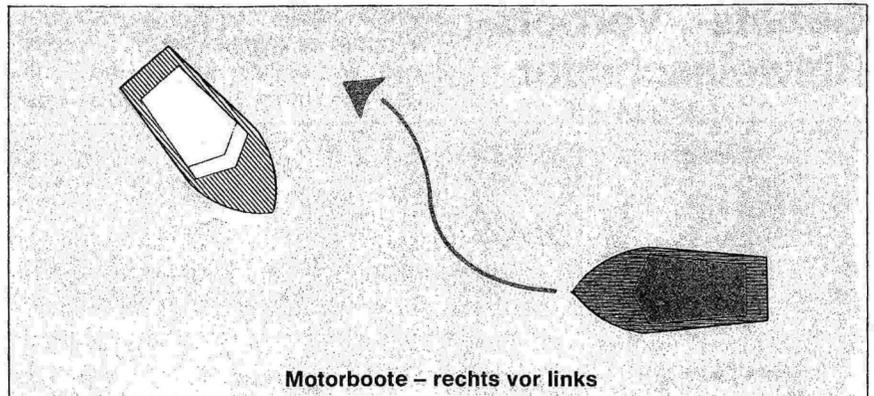
- Motor-, Segel- und Ruderboote: Das Motorboot muß dem Segelboot und dem Ruderboot ausweichen. Das Ruderboot muß dem Segelboot

ausweichen. Der Segler muß jedoch einkalkulieren, daß der Ruderer oder Paddler die Ausweichregeln nicht kennt und meint, er habe Vorfahrt.

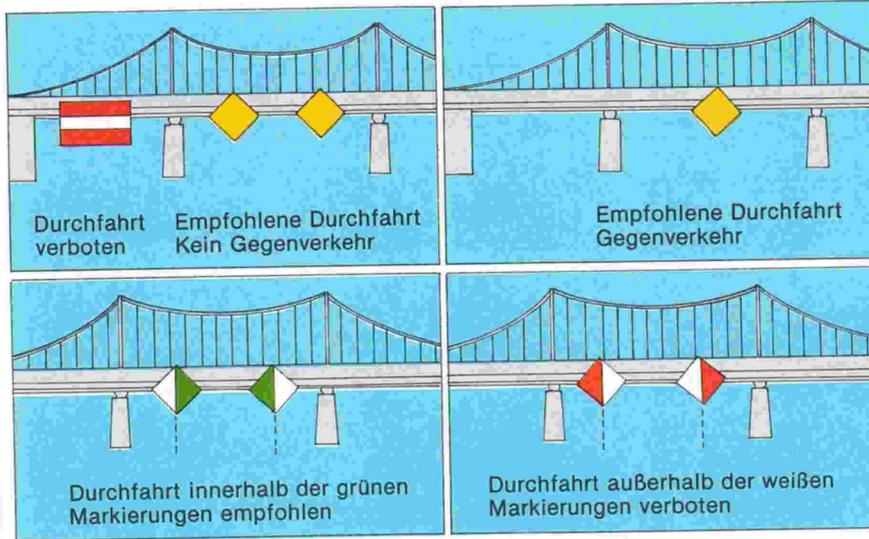
Überholen

Überholt werden darf nur dann, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs, hinlänglich Raum für die Vorbeifahrt läßt.

- Überholer müssen grundsätzlich ausweichen, also auch in dem ziemlich unwahrscheinlichen Fall, daß ein Segler ein Motorboot überholt.
- Ein Segler überholt einen anderen stets in Luv.



Brücken- und Sperrungen



Um Durchfahrten unter Brücken zu markieren, zu sperren oder freizugeben oder auch um bestimmte Wasserstrecken zu sperren, gibt es die verschiedensten Signale: Tafeln, Lichter und Flaggen.

Rot bedeutet stets: keine Durchfahrt. Grün bedeutet: freie Fahrt. Auf die Spitze gestellte gelbe, beziehungsweise weiß-grüne Quadrate sind Empfehlungen, nur die rot-weißen sind wiederum Gebotsschilder. Die beiden gelben Quadrate können auch übereinander stehen.

Gebots-, Verbotsschilder, Hinweisschilder

Die Symbolik der Wasser-Verkehrsschilder ist ziemlich leicht zu verstehen. Wie auf der Straße sind Schilder mit rotem Rand Gebots- oder

Verbotsschilder, blaue mit weißen Symbolen Hinweisschilder zur Erleichterung des Verkehrs.

 Liegeplatz auch für Kleinfahrzeuge (Sportboote)	 Wenn das rote Licht brennt, ist die Einfahrt in einen Hafen oder eine Nebengewässerstraße verboten	 Vor dem Zeichen anhalten, bis Weiterfahrt freigegeben wird	 Segeln verboten
 Gebot, die angezeigte Richtung einzuschlagen	 Empfehlung, in diese Richtung zu fahren	 Wendeverbot	 Wendeplatz (dort besteht meist Anker- und Stilliegeverbot)
 Liegeverbot (auf 500 m)	 Festmachen verboten	 Festmachen erlaubt*	 Gesperrte Wasserfläche oder Einfahrt (gilt nicht für Boote ohne Motor)
 Ankerverbot	 Ankern erlaubt*	 Begegnen und Überholen verboten (gilt nicht für »Kleinfahrzeuge«)	 Überholen verboten (gilt nicht für »Kleinfahrzeuge«)
 Geschwindigkeitsbeschränkung (hier auf 12 km/h)	 Für Sportboote aller Art verboten	 Ende eines Verbots oder Gebots oder Aufhebung einer Einschränkung	 Wehr
 Nicht frei fahrende Fähre	 40 m Abstand vom rechten Ufer halten	 1. Geschwindigkeit vermindern 2. Schädlichen Sog und Wellenschlag vermeiden	 Für motorisierte Boote verboten

* Nur auf Strecken verwendet, auf denen das Ankern, Stilliegen oder Festmachen generell verboten ist, um die Ausnahmeplätze zu markieren.

Schallsignale

Damit Schiffe sich untereinander unmißverständlich über ihre Absichten verständigen können, gibt es Schallsignale. Sie bestehen aus verschiedenen Kombinationen kurzer (•) und langer (—) Töne. Berufsschiffe auf Binnenschiffahrtsstraßen müssen zusammen mit dem Schallsignal ein gleichlanges gelbes Lichtzeichen geben.

Sportboote unter 20 m Länge brauchen keine Schallsignale zu geben. Wenn sie es dennoch tun, dürfen sie keine anderen Signale verwenden oder aus einem anderen Anlaß geben. Ein Lichtzeichen ist für sie nicht erforderlich.

• = etwa 1 Sekunde Dauer,
 — = etwa 4 Sekunden Dauer.
 Die Pause zwischen zwei aufeinanderfolgenden Tönen beträgt etwa 1 Sekunde.

Das Bleib-weg-Signal

Vorgesehen ist es, wenn Schiffe mit brennbarer, explosiver, giftiger oder radioaktiver Ladung in gefährliche Situationen geraten. Es besteht aus einer mindestens 15 Minuten lang gegebenen Folge von einem kurzen und einem langen Ton.

Wer dieses Signal hört, muß sich so schnell und so weit wie möglich entfernen. Außerdem ist jeder verpflichtet, unverzüglich die nächste Strom- oder Schifffahrtspolizeibehörde oder Dienststelle der Wasserschutzpolizei zu informieren.

Allgemeine Schallzeichen	
Signal	Bedeutung
—	Achtung
•	Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord
••	Ich richte meinen Kurs nach Backbord
•••	Meine Maschine geht rückwärts
••••	Ich bin manövrierunfähig
•••••	Man kann mich nicht überholen
••••••	Gefahr eines Zusammenstoßes
— •	Ich wende über Steuerbord
— ••	Ich wende über Backbord
— — •	Ich will an Ihrer Steuerbordseite überholen
— — ••	Ich will an Ihrer Backbordseite überholen
— — — —	Bei Ein- und Ausfahrt in und von Häfen und Nebenwasserstraßen: Ich will überqueren
— — — — •	Bei Ein- und Ausfahrt in und von Häfen und Nebenwasserstraßen: Ich will meinen Kurs nach Steuerbord richten
— — — — ••	Bei Ein- und Ausfahrt in und von Häfen und Nebenwasserstraßen: Ich will meinen Kurs nach Backbord richten

Nebelsignale

Auch sie gelten nur für die Berufsschifffahrt (ab 20m), dennoch ist es gut, sie zu kennen. „Kleinfahrzeuge“ sollten bei Nebel oder unsichtigem Wetter auf dem kürzesten Wege das Fahrwasser räumen. Sie könnten sonst allzu leicht von der Berufsschifffahrt überrannt werden. Zumindest ist die Fahrt den verminderten Sichtverhältnissen anzupassen. Auch die Berufsschifffahrt ist dazu angewiesen und auch anzuhalten, am Ufer zu ankern oder festzumachen, wenn die Sichtverhältnisse so schlecht geworden sind, daß der Verkehr nicht mehr gefahrlos fortgesetzt werden kann. Da die Berufsschiffer jedoch Geld einfahren müssen, wird dieser Zeitpunkt so lange wie möglich hinausgezögert. Talfahrer mit Radar geben bei Nebel 3 x hintereinander 3 ohne Unterbrechung aufeinanderfolgende Töne von verschiedener Höhe.

Nebelsignale (mind. jede Min.)	
Schiffe in Fahrt	
—	Einzeln fahrende Schiffe, Verbände und gekoppelte Schiffe
Stillliegende Schiffe	
•••	(1 Gruppe von Glockenschlägen) »Ich liege auf der linken Fahrwasserseite!«
•••••	(2 Gruppen von Glockenschlägen) »Ich liege auf der rechten Fahrwasserseite!«
•••••••	(3 Gruppen von Glockenschlägen) »Meine Lage ist unbestimmt!«

SOS : 3 x kurz 3 x lang 3 x kurz
 Seenotfall

Sportboote

Lichterführung

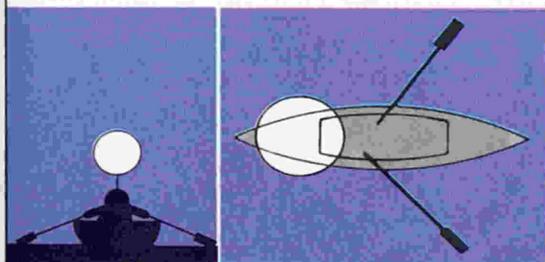
Die Lichter eines Schiffes dienen nicht dazu, in der Dunkelheit zu sehen, sondern um gesehen zu werden. Aus Art und Anordnung soll man erkennen können, wen oder was man auf welchem Kurs vor sich hat. Also die Position des anderen Schiffes, deshalb auch die Bezeichnung Positionslichter. Sie müssen vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) baumustergeprüft sein.

● Alle Lichter müssen in der Zeit zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang und bei unsichtigem Wetter geführt werden.

Ruderboot

Rundumlicht (weiß)

Beiboote (Dingis) brauchen dies Licht erst bei Annäherung eines anderen Schiffes zu zeigen

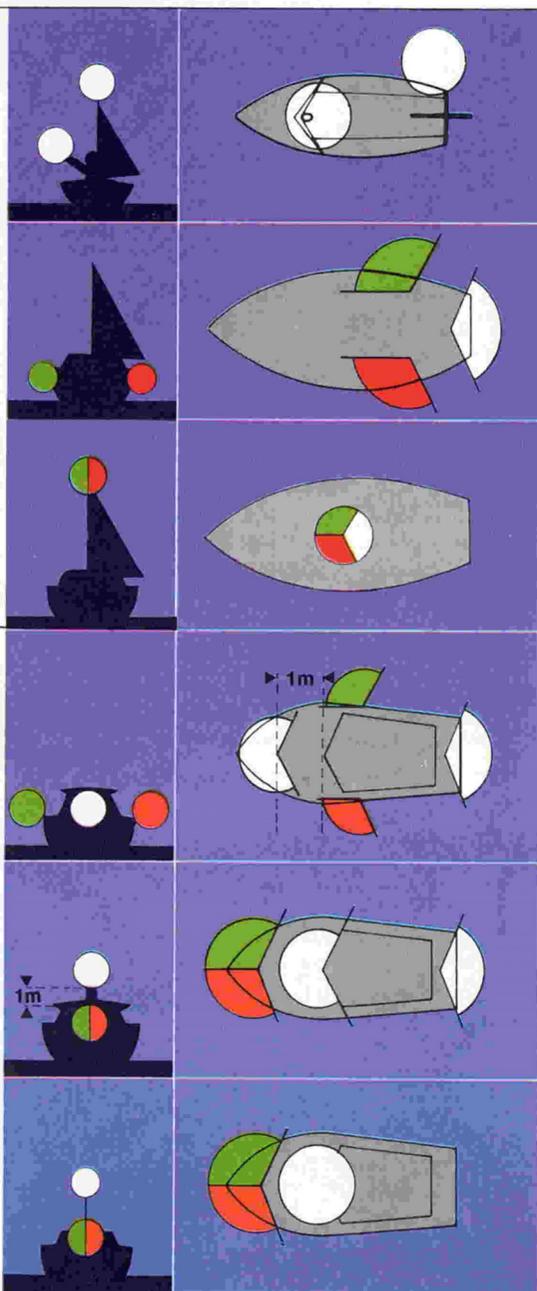


Segelboot unter Segeln unter 20 m
Rundumlicht (weiß)
 Bei Annäherung anderer Schiffe
ein 2. weißes Licht zeigen
 (Segelboote unter Motor gelten als Motorboote)

oder
Seitenlichter (rot/grün)
Hecklicht (weiß)

oder
Zweifarbenerlaterne (rot/grün) am Bug
Hecklicht (weiß)
 (ohne Abbildung)

oder
Dreifarbenerlaterne (rot/grün/weiß) im Topp



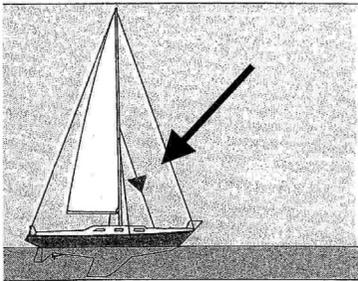
Motorboot unter 20 m
Topplicht (weiß)
 Gleiche Höhe wie Seitenlichter, aber mindestens 1 m davor
Seitenlichter (rot/grün)
Hecklicht (weiß)

oder
Topplicht (weiß)
 mindestens 1 m höher als die Seitenlichter
Seitenlichter (rot/grün) in einer Zweifarbenerlaterne am Bug
Hecklicht (weiß)

oder
Rundumlicht (weiß)
 anstelle des Topp- und Hecklichts
Seitenlichter (rot/grün) in einer Zweifarbenerlaterne am Bug

Ankern

- Signal:
 - tagsüber: schwarzer Ball
 - nachts: weißes Rundumlicht
- Platz:
 - nicht im Fahrwasser!
 - Schwöjen durch Wind + Strömung beachten!
- Ankerleine:
 - Länge: mindestens 5-fache Wassertiefe
 - Kette: min. 3-fache (7)

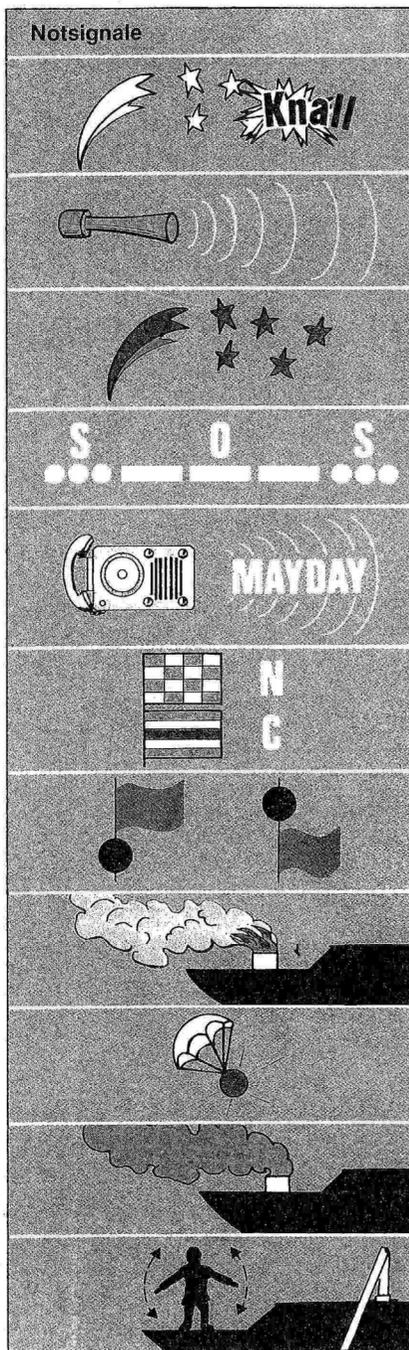


Segelboot unter mitlaufender Maschine
Yachten und Jollen unter Segeln, aber mitlaufender Maschine, zeigen tags, gut sichtbar im Vorschiffsbereich – üblich ist am Vorstag –, einen schwarzen Kegel,

Kantenlänge 0,60 m, mit der Spitze nach unten. Dieser Kegel entfällt, wenn unter Motor gelaufen wird und keine Segel gesetzt sind.

Seenotsignale

Jeder, der ein Seenotsignal sieht oder empfängt, muß unverzüglich Hilfe leisten. Diese Verpflichtung zur Hilfeleistung gilt, nach internationalem Seerecht, jedoch nur gegenüber Menschen und nicht auch gegenüber dem in Seenot geratenen Schiff.



Verhaltensweisen:

- Sicherheit geht vor!
- Nie das Boot verlassen!
(z.B. um Hilfe zu holen)
- Erst die Crew sichern, dann das Boot!
- Für Sicherheit ist der Bootsführer verantwortlich, aber auch jeder Segler selbst!

Seenotsignale

Kanonenschüsse oder andere Knallsignale in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute.

Anhaltendes Ertönen eines Nebelsignalgerätes.

Raketen oder Leuchtkugeln mit roten Sternen einzeln in kurzen Zwischenräumen abgefeuert.

Das Morsesignal SOS (...-...-...).

Im Sprechfunk das dreimal gesprochene Wort Mayday.

Die Flaggen NC des Internationalen Signalbuches.

Ein Signal aus einer viereckigen Flagge, darüber oder darunter ein Ball oder etwas, das einem Ball ähnlich sieht.

Flammensignale.

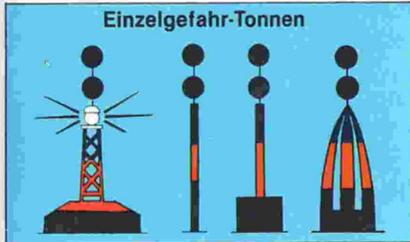
Rote Fallschirmleuchtraketen oder rote Handfackeln.

Ein Rauchsignal mit orangefarbenem Rauch.

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

Wichtige Seezeichen

ter Ball. Spierentonnen und Stangen tragen immer das Toppzeichen. Beschriftung fortlaufende Buchstaben oder Ziffern, gegebenenfalls mit dem (auch abgekürzten) Namen des Fahrwassers. Diese Tonnen können auch als Ansteuerungstonnen miten vor einem Fahrwasser liegen.

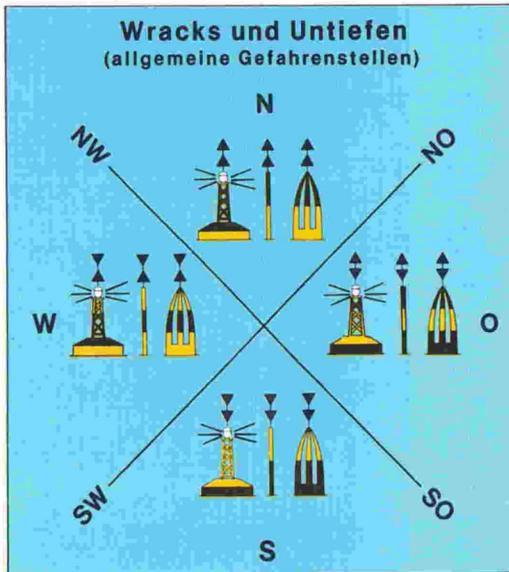


Einzelgefah-Zeichen sind Leuchtonnen, Bakentonnen, Spierentonnen oder Stangen, schwarz mit einem breiten waagerechten roten Band. Toppzeichen zwei schwarze Bälle übereinander. Beschriftung (wenn vorhanden) mit dem Namen der Gefahrenstelle. Bezeichnet werden auf diese Weise Unterwasserhindernisse geringer Ausdehnung – ein einzelner Felsen etwa –, die an allen Seiten passiert werden können.

Dieses Seitenbezeichnungssystem heißt **Lateralssystem**.

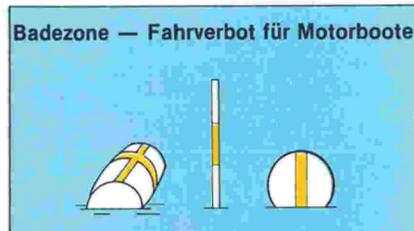
Untiefen und Wracks werden nach dem sogenannten Richtungszeichen- oder **Kardinalsystem** betont. Die Zeichen sind schwarz-gelb querstreifte Leuchtonnen, Bakentonnen, Spierentonnen oder Stangen. Wichtig ist die genaue Kenntnis der Toppzeichen. Sie zeigen an, in welcher Himmelsrichtung von Wrack oder Untiefe die Tonne sich befindet, denn meistens gibt es nicht vier Tonnen ringsum, sondern nur eine einzige. Die Toppzeichen bestehen aus der Kombination zweier Kegel.

● Nördlich: beide Spitzen nach



oben. (Kleine Gedächtnisstütze: Norden liegt auf der Karte oben.)

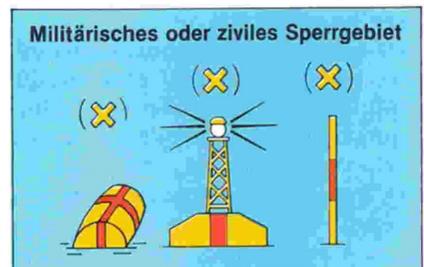
- Südlich: beide Spitzen nach unten. (Süden liegt unten.)
- Östlich: beide Spitzen auseinander. (Die Kegel bilden ein spitzes „O“.)
- Westlich: beide Spitzen zueinander.



Gesperrte Wasserflächen werden durch weiße Faß- oder Kugeltonnen mit gelbem Kreuz oder weiße Stangen mit einem gelben Band gekennzeichnet.

Das Kardinalsystem

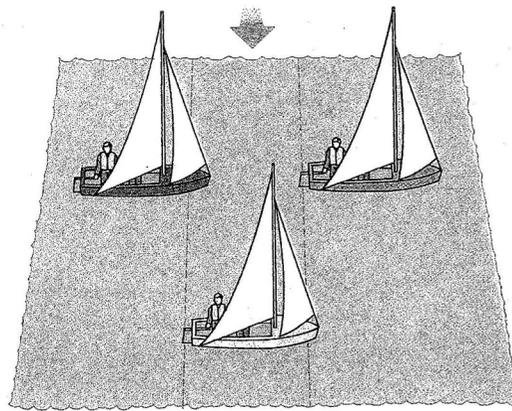
Neben den Toppzeichen weist auch die Farbgebung auf die Lage der Tonne zur „Gefahrenstelle“ hin. Doch einprägsamer sind die Toppzeichen. (Die Spitzen der Kegel zeigen jeweils auf die schwarze Markierung.) Zusätzlich können die Tonnen mit der (meist abgekürzten) Bezeichnung der Himmelsrichtung, in der sie liegen, beschriftet sein. Beispielsweise Nord (N).



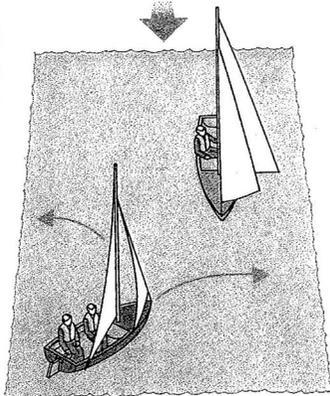
Militärische und zivile Sperrgebiete markieren gelbe Faß- oder Leuchtonnen mit einem roten Kreuz oder gelbe Stangen mit rotem Band. Gelegentlich tragen sie ein gelbes liegendes Kreuz als Toppzeichen. Ohne rotes Kreuz bezeichnen die Tonnen ein Warnggebiet, das man außerhalb der bekanntgemachten Sperrzeiten befahren darf.

Regattasegeln

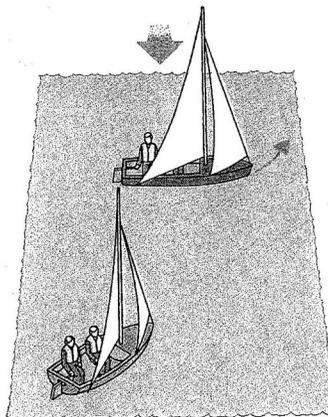
Ein Anfänger muß die Wettsegelbestimmungen wenigstens so weit beherrschen, daß er weder Mitsegler behindert noch sich einer Disqualifikation aussetzt. Wer hingegen häufiger regattiert, muß sich eingehend mit den Einzelheiten der Regeln beschäftigen. Sie sind international und werden von der International Yacht Racing Union (IYRU) herausgegeben und in Deutschland durch die Zusatzbestimmungen des Deutschen Segler-Verbandes ergänzt. Eine goldene Regel für den Anfänger: Im Zweifelsfall lieber Raum geben, anstatt in blindem Vertrauen auf sein vermeintliches Wegerecht drauflos zu segeln.



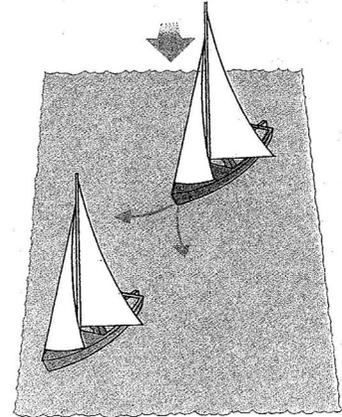
Klar achteraus
Ein Boot ist klar achteraus, wenn es mit keinem anderen Boot überlappt. (Gelb überlappt Grün, Rot überlappt Gelb.)



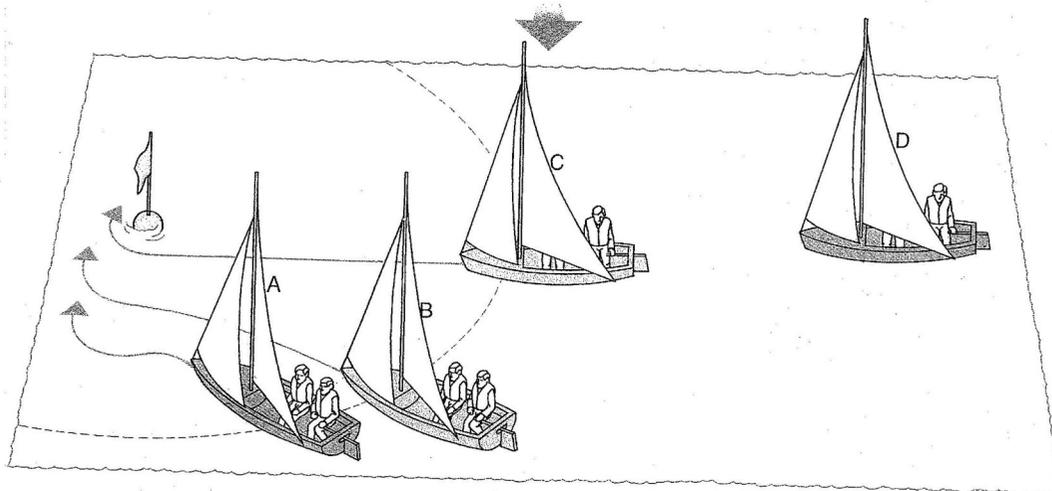
Auf unterschiedlichem Bug
Das Boot mit Backbordwind muß dem Boot mit Steuerbordwind ausweichen (Regel 36).



Auf dem gleichen Bug
Segeln zwei Boote auf dem gleichen Bug, muß das luvwärtige dem leewärtigen Raum geben



Klar achteraus
Ein Boot, das klar achteraus liegt, muß sich von dem klar vorausliegenden Boot freihalten

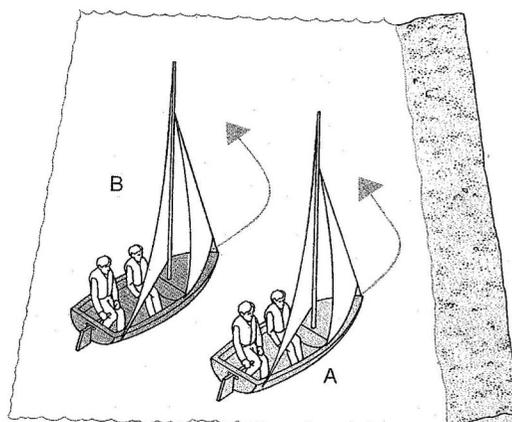


Runden der Bahnmarken

Nähern sich mehrere Boote einer Bahnmarke, so müssen die jeweils außenliegenden Boote dem innenliegenden Boot Raum geben, sofern mindestens zwei Bootslängen vor Erreichen der Bahnmarke eine Überlappung hergestellt wurde. A muß B und C Raum geben, B nur C. D kann keinen Raum verlangen, denn es liegt noch klar achteraus von allen anderen Booten (Regel 42).

Raum bei Hindernissen

Segeln zwei Boote auf dem gleichen Bug, kann das Leeboot (A) Raum verlangen, wenn die sichere Schiffsführung ein Ausweichen vor dem Hindernis verlangt (Regel 43).



Rechte Seite: Drei Gull-Jollen nähern sich einer Wendemarke. 1863 liegt klar voraus, aber 1939 muß 2202 Raum geben, weil eine Überlappung besteht.