

Wassermann/Simschek/Hillwig

Sportbootführerschein See *kompakt*

Einfach, schnell und unkompliziert

4. Auflage

Einfach
lernen per
Onlinekurs

Wassermann/Simschek/Hillwig

Sportbootführerschein Binnen *kompakt*

Motorboot und Segelboot

4. Auflage

Mit offiziellen
Prüfungsfragen
und Antworten

Einfach
lernen per
Onlinekurs
www.sfb24.com
5 Tage
inklusive

Mit offiziellen
Prüfungsfragen
und Antworten



Matthias Wassermann
Roman Simschek
Daniel Hillwig

Sportbootführerschein See ***kompakt***

4., überarbeitete Auflage
- Stand 2023 -

UVK Verlag · München

Covermotiv: © Maxian, iStockphoto

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

4., überarbeitete Auflage 2023

3., überarbeitete Auflage 2021

2., überarbeitete Auflage 2013

1. Auflage 2012

DOI: <https://doi.org/10.24053/9783739882161>

© UVK Verlag 2023

– ein Unternehmen der Narr Francke Attempto Verlag GmbH + Co. KG · Dischingerweg 5
D-72070 Tübingen

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Alle Informationen in diesem Buch wurden mit großer Sorgfalt erstellt. Fehler können dennoch nicht völlig ausgeschlossen werden. Weder Verlag noch Autor:innen oder Herausgeber:innen übernehmen deshalb eine Gewährleistung für die Korrektheit des Inhaltes und haften nicht für fehlerhafte Angaben und deren Folgen. Diese Publikation enthält gegebenenfalls Links zu externen Inhalten Dritter, auf die weder Verlag noch Autor:innen oder Herausgeber:innen Einfluss haben. Für die Inhalte der verlinkten Seiten sind stets die jeweiligen Anbieter oder Betreibenden der Seiten verantwortlich.

Internet: www.narr.de

eMail: info@narr.de

Druck und Bindung: CPI books GmbH, Leck

ISBN 978-3-7398-3216-6 (Print)

ISBN 978-3-7398-8216-1 (ePDF)

ISBN 978-3-7398-0610-5 (ePub)



BEGLEITWORT

Auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen ist für das Führen eines Sportbootes oder eines Wassersportmotorrades der Besitz des Sportbootführerscheins See vorgeschrieben.

Dieses Lehrbuch ist aus den praktischen Erkenntnissen und Erfahrungen aus unserer Wassersportschule entstanden.

Es vermittelt einfach, schnell und unkompliziert alle für die Prüfung zum Sportbootführerschein See erforderlichen Lerninhalte. Struktur und Inhalt sind auf den Onlinekurs SportbootführerscheinSee24, der im Internet unter www.sbfs24.com gebucht werden kann, abgestimmt.

Im Onlinekurs „SportbootführerscheinSee24“ werden die Inhalte mit modernen Medien wie Online-Trainings und Lernvideos vermittelt. Ebenso besteht im Onlinekurs die Möglichkeit, mit den offiziellen und aktuellen Prüfungsfragen zum Sportbootführerschein See jedes einzelne Kapitel mit Erfolgs- und Lernfortschrittsmessung zu üben. Auch die Übungskarten für die Navigationsaufgaben samt Lösungen stehen als Download zur Verfügung.

Hinweis: Sofern sich Änderungen an den Prüfungsfragen ergeben haben sollten, können Sie immer die aktuellste Version des Prüfungskataloges über den Onlinekurs herunterladen.

Zur **Aktivierung Ihres kostenlosen 5-Tage-Zugangs** zum Onlinekurs SportbootführerscheinSee24 gehen Sie bitte auf die Internetseite <https://www.sbfs24.com/buch/aktivierung>. Auf dieser Seite finden Sie alle weiteren Informationen zur Aktivierung.

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der Prüfung zum Sportbootführerschein See.

Lindau, im Januar 2023

Matthias Wassermann Roman Simschek Daniel Hillwig

Benutzungshinweis QR-Codes:

Per Smartphone können Sie die Lernvideos einfach und bequem durch Scannen des QR-Codes aufrufen. Alternativ können Sie die Videos unter <https://www.sbfs24.com/buch> anschauen.

INHALT

Begleitwort.....	5
Kapitel 1: Rechtsverhältnisse und Revierkunde.....	9
Kapitel 2: Allgemeine Verhaltensregeln	22
Kapitel 3: Ausweich- und Fahrregeln	38
Kapitel 4: Lichter- und Flaggenführung.....	59
Kapitel 5: Schallzeichen.....	81
Kapitel 6: Schifffahrtszeichen.....	89
Kapitel 7: Befeuerung	98
Kapitel 8: Betonung	107
Kapitel 9: Navigation	121
Kapitel 10: Wetterkunde.....	144
Kapitel 11: Umweltschutz	156
Kapitel 12: Sicherheit und Gefahrensituationen	161
Kapitel 13: Notsignale und Seenotrettung.....	178
Kapitel 14: Navigationsaufgaben	183
Kapitel 15: Theorieprüfung	200
Kapitel 16: Praxis Motorboot Einführung	205
Kapitel 17: Praxis Motorboot Manöver	210
Kapitel 18: Praxis Motorboot Knoten	219
Kapitel 19: Praxisprüfung.....	221
Stichwortverzeichnis	223

KAPITEL 1: RECHTSVERHÄLTNISSE UND REVIERKUNDE

Dieses Kapitel gibt Ihnen einen Überblick über das Revier der deutschen Küstengewässer, der deutschen Seeschiffahrtsstraßen und über die dort geltenden Rechtsverhältnisse.

Vor jeder Fahrt ist es wichtig, sich ausführlich mit dem Fahrtrevier, seinen Besonderheiten und den geltenden Regeln vertraut zu machen. Neben den Seekarten ist dazu auch der Einsatz weiterer Literatur, wie Seehandbücher, Gezeitenatlas und Leuchtfeuerverzeichnisse, sowie aktueller Informationen der zuständigen Behörden erforderlich.

Deutschland liegt geografisch sowohl an der Nord- als auch an der Ostsee. Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) verbindet diese Gewässer miteinander. Die folgenden Vorschriften regeln das Verhalten in diesen Revieren sowie auf den als „Seeschiffahrtsstraße“ ausgewiesenen Fluss- und Kanalabschnitten.

VERKEHRSVORSCHRIFTEN, RECHTSNORMEN UND GELTUNGSBEREICH

Das Verhalten auf hoher See, im Küstenmeer und auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen ist in verschiedenen Vorschriften geregelt. Das Verhalten auf See ist zunächst grundsätzlich in den international gültigen Kollisionsverhütungsregeln (KVR) geregelt. Die Kollisionsverhütungsregeln gelten uneingeschränkt auf hoher See, also außerhalb der 12-Seemeilen-Zone.

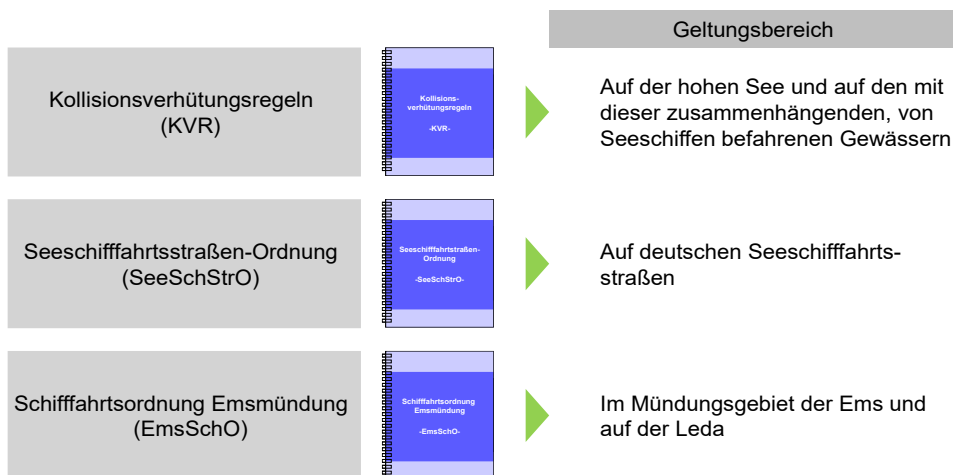


Abb. 1: Geltungsbereich Regelungen

Sie werden im Küstenbereich, auf Seeschiffahrtsstraßen und in diversen Häfen darüber hinaus durch nationale, regionale und lokale Regelwerke ergänzt. Kollidieren die Verhaltensvorschriften der Kollisionsverhütungsregeln mit in diesen Revieren ergänzend gültigen Regelungen, so gilt immer die ergänzende Vorschrift.

Folgende Vorschriften ergänzen die Kollisionsverhütungsregeln innerhalb der 12-Seemeilen-Zone:

- Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO). Diese ist national gültig auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen.
- Schiffsfahrtsordnung Emsmündung (EmsSchO). Diese ist regional gültig im Mündungsbereich der Ems, auf der Ems bis Papenburg und auf der Leda bis Leer.
- Weitere örtliche Sonderregelungen oder lokale Hafenordnungen.

FAHRWASSER UND SEESCHIFFFAHRTSSTRAßEN

Die folgende Abbildung zeigt die Unterscheidung von Fahrwasser, Hoher See, Küstenmeer und Seeschiffahrtsstraßen. Diese Begriffe sind wie folgt zu unterscheiden:

- „Fahrwasser“ sind Wasserflächen, die durch sogenannte Lateralzeichen gekennzeichnet sind. Mehr zu den Lateralzeichen erfahren Sie in Kapitel 8 „Betonnung“.
- Unter „Hohe See“ werden Wasserflächen außerhalb der 12-Seemeilen-Zone verstanden.
- Das „Küstenmeer“ sind alle Wasserflächen innerhalb der 12-Seemeilen-Zone.

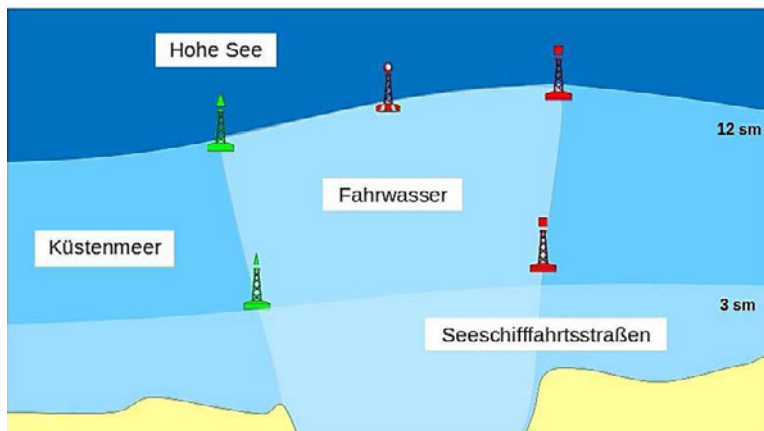


Abb. 2: Unterscheidung Gewässer

Seeschifffahrtsstraßen sind in den jeweiligen Paragraphen 1 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) und der Einführungsverordnung zur Schifffahrtsordnung Emsmündung (EmsSchO) definiert. Demnach sind Seeschifffahrtsstraßen:

- die 3-Seemeilen-Zone, das sind 3 Seemeilen von der Küste seewärts und
- Wasserflächen innerhalb der ganzen Küstengewässerzone, das sind 12 Seemeilen seewärts, die durchgehend durch Fahrwasserseitenbezeichnungen begrenzt oder gekennzeichnet sind, die sogenannten „Fahrwasser“, sowie
- Wasserflächen landeinwärts der Flussmündungen, auch nicht gekennzeichnete Wasserflächen, die für die durchgehende Schifffahrt bestimmt sind.

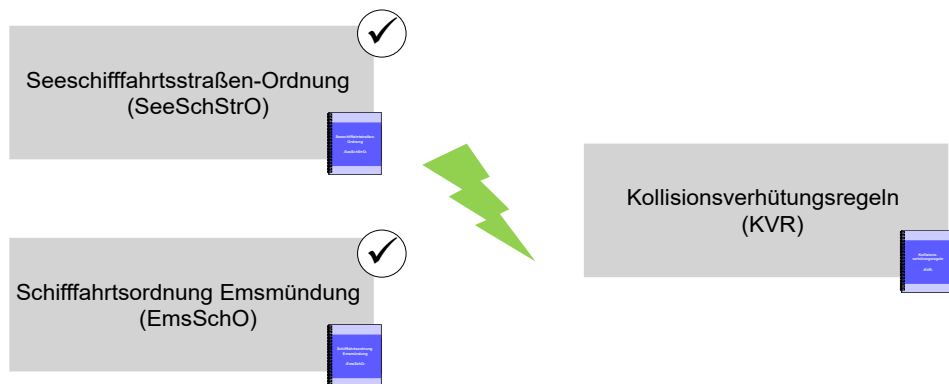


Abb. 3: Regelungen KVR und andere Regelungen

Wichtig: Steht eine Bestimmung der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung oder der Schifffahrtsordnung Emsmündung mit den Kollisionsverhütungsregeln im Widerspruch, dann gilt stets die Vorschrift der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung beziehungsweise der Schifffahrtsordnung Emsmündung.

ÖRTLICHE SONDERREGELUNGEN

Örtliche Sonderregelungen ergänzen die Vorschriften der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung und der Schifffahrtsordnung Emsmündung. Dies sind insbesondere die amtlichen Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrsdirektionen WSD Nord und WSD Nordwest zur Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung und zur Schifffahrtsordnung Emsmündung. Diese werden im Internet unter www.wsd-nord.wsv.de veröffentlicht.

Diese beinhalten Sonderregelungen und aktuelle Hinweise für die einzelnen Seeschifffahrtsstraßen, sowie besondere Fahrregeln und Verbote.

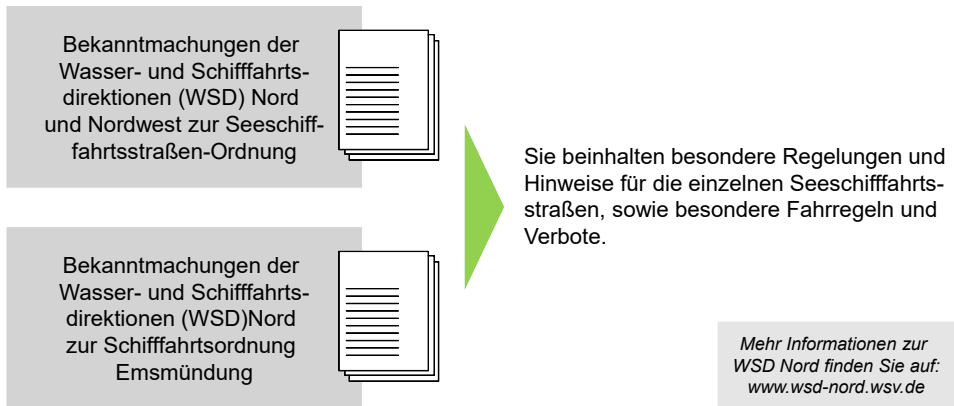


Abb. 4: Veröffentlichungen örtliche Sonderregelungen

NACHRICHTEN UND BEKANNTMACHUNGEN FÜR SEEFAHRER

Wichtige Informationsquellen, die vor jeder Fahrt zu beachten und für die Navigation relevant sind, sind die

- Nachrichten für Seefahrer (NfS) und
- die Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS).

Sie enthalten alle aktuellen Informationen über Veränderungen der Betonnung und Befeuerung sowie zu Untiefen und Wracks. Zusätzlich enthalten sie auch andere für die Schifffahrt möglicherweise einschränkende Ereignisse und Fakten.

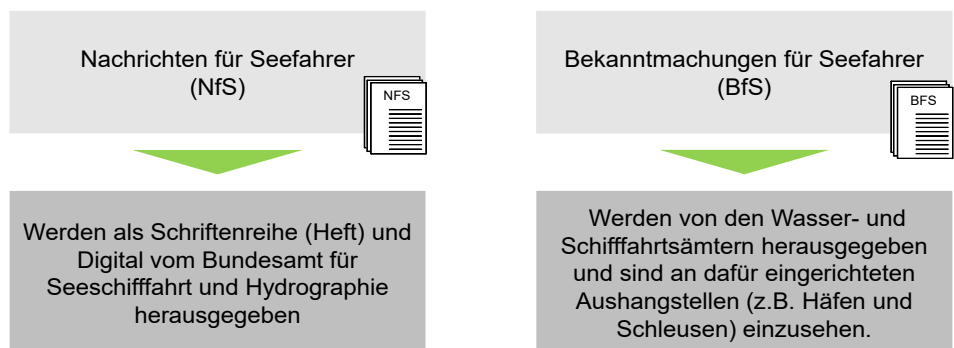


Abb. 5: Nachrichten für Seefahrer und Bekanntmachungen für Seefahrer

Die Nachrichten für Seefahrer (NfS) werden wöchentlich als Schriftenreihe und digital vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) herausgegeben.

Bei den Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) handelt es sich um lokale Informationen, die von den am jeweiligen Ort zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämtern herausgegeben werden. Die Bekanntmachungen für Seefahrer werden an Aushangstellen, beispielsweise in Häfen und an Schleusen, öffentlich zugänglich gemacht.

NORD-OSTSEE-KANAL

Der knapp 100 Kilometer lange Nord-Ostsee-Kanal (NOK) verbindet die Ostsee (Kieler Förde) mit der Nordsee (Elbmündung). Der Kanal ist eine der meistbefahrenen künstlichen Wasserstraßen der Welt.

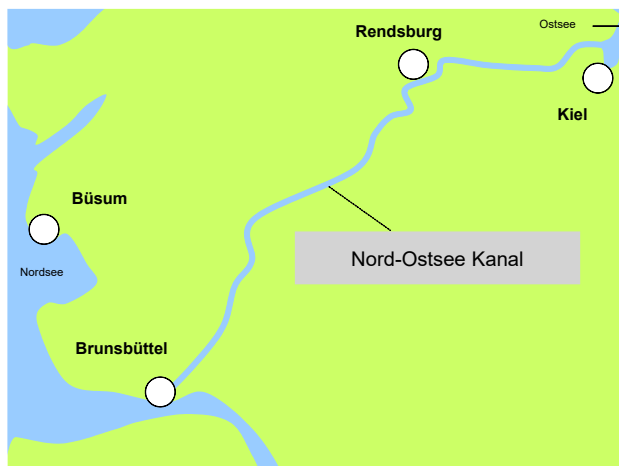


Abb. 6: Übersicht Nord-Ostsee-Kanal

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der beschränkten Platzverhältnisse gelten für die Einfahrt, Ausfahrt und Durchfahrt des Nord-Ostsee-Kanals besondere Vorschriften.

Diese sind im Abschnitt „Ergänzende Vorschriften für den Nord-Ostsee-Kanal“ der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung und in den Bekanntmachungen der WSD Nord zur Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung geregelt.

Im Wesentlichen gelten folgende Regelungen für den Nord-Ostsee-Kanal:

- Das Befahren des Nord-Ostsee-Kanals ist Sportbooten nur während der von der WSD Nord bekannt gemachten Tageszeiten erlaubt.
- Bei verminderter Sicht ist die Durchfahrt grundsätzlich nicht erlaubt.
- Die Höchstgeschwindigkeit beim Befahren des Kanals beträgt grundsätzlich 15 Kilometer pro Stunde.
- Im Kanal muss so weit als möglich rechts gefahren werden. An bestimmten Streckenabschnitten ist ein Mindestabstand zum Ufer einzuhalten. Dieser ist dann durch entsprechende Sichtzeichen angegeben.
- Werden Schiffe passiert, ist wegen der dabei auftretenden Sogwirkung besondere Vorsicht geboten.
- Segeln, Wasserskilaufen, Wassermotorradfahren und Segelsurfen ist auf dem Nord-Ostsee-Kanal grundsätzlich verboten.

EINFAHREN IN DEN NORD-OSTSEE-KANAL

In den Kanal darf nur eingefahren werden, wenn der Signalmast auf der Schleuseneinfahrt ein unterbrochenes weißes Licht zeigt.

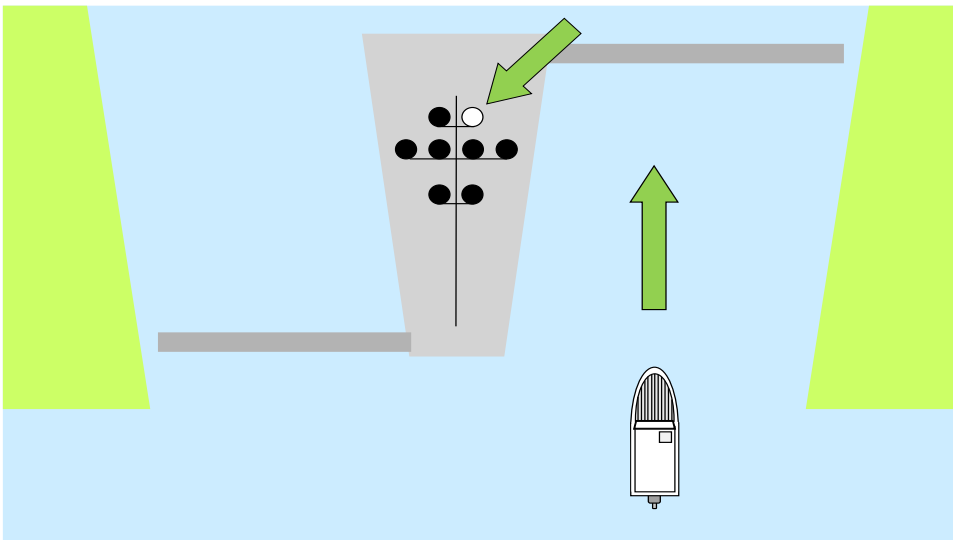


Abb. 7: Einfahren in den Nord-Ostsee-Kanal

Das Signal wird auf der Seite des Signalmastes angezeigt, auf der die Einfahrt erfolgt.

AUSFAHREN AUS DEM NORD-OSTSEE-KANAL

Wenn im Kanal an einem Weichensignalmast drei unterbrochene rote Lichter untereinander angezeigt werden, ist das Ausfahren für alle Fahrzeuge verboten.

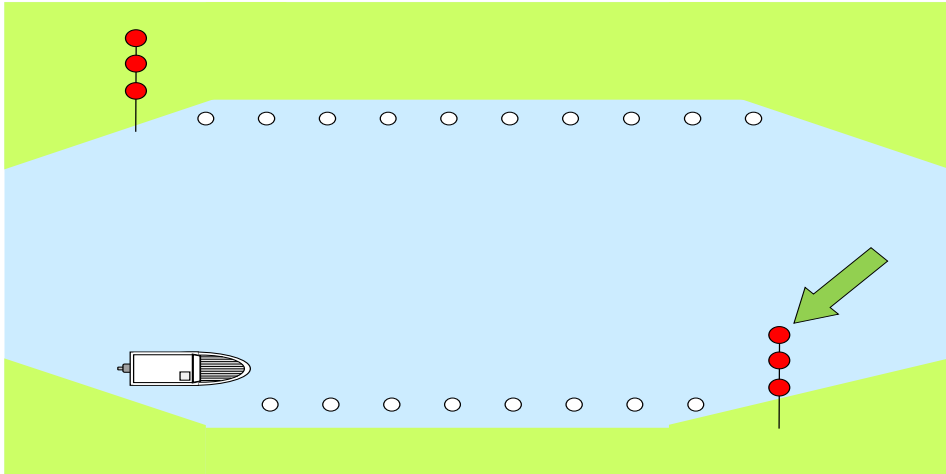


Abb. 8: Ausfahren aus dem Nord-Ostsee-Kanal

In diesem Fall ist die Aufhebung des Signals abzuwarten und gegebenenfalls hinter der rechten Dalbenreihe zu warten. Dalben sind in den Boden gerammte Pfähle in Häfen oder Kanälen, die zum Befestigen von Schiffen oder zur Kennzeichnung der Fahrrinne eingesetzt werden.

VERKEHRSTRENNUNGSGEBIETE

Verkehrstrennungsgebiete (VTG) sind in § 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und in § 1 der Einführungsverordnung zur Schifffahrtsordnung Emsmündung geregelt. Sie dienen dazu, entgegengesetzten Verkehr zu trennen und damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erhöhen. Verkehrstrennungsgebiete sind Schifffahrtswege, die durch Trennungslinien oder Trennzonen in Einbahnwege geteilt sind. Sie dürfen jeweils nur in der Fahrtrichtung rechts der Trennlinie oder Trennzone befahren werden.

Wichtig: Wie Sie sich in Verkehrstrennungsgebieten verhalten, erfahren Sie in Kapitel 2: „Allgemeine Verhaltensregeln“.

GRUNDREGELN FÜR DAS VERHALTEN IM VERKEHR

Die Regelwerke der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, die Einführungsverordnung der Schifffahrtsordnung Emsmündung und die Verordnung zu den Kollisionsverhütungsregeln enthalten gleichsam die folgenden wichtigen Verhaltensgrundregeln.

Es ist wichtig, dass

- die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs jederzeit gewährleistet ist,
- kein anderer Verkehrsteilnehmer geschädigt, gefährdet, unnötig behindert oder belästigt wird,
- stets alle Vorsichtsmaßnahmen beachtet werden, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern. Unter Seemannsbrauch versteht man hierbei die richtige seemännische Verhaltensweise.

Neben den Verhaltensregelungen sind weitere wesentliche Regelungsinhalte der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, der Schifffahrtsordnung Emsmündung und den Kollisionsverhütungsregeln die Ausrüstung der Fahrzeuge sowie die Anordnung und Anbringung von

- Navigationslichtern (Positionslaternen),
- Sichtzeichen (Flaggen, Tafeln, Lichter), und
- Schallsignalanlagen.

Wenn unter deutscher Flagge gefahren wird, ist zu beachten, dass nur Positionslaternen, Sichtzeichen und Schallsignalanlagen, deren Baumuster vom Bundesamt für Hydrographie (BSH) zur Verwendung zugelassen sind, verwendet werden dürfen.

VERHALTENSREGELUNGEN BEI GEFAHRENSITUATIONEN

Es gibt neben der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und der Schifffahrtsordnung Emsmündung zwei weitere Vorschriften, die das Verhalten nach einer Kollision und bei anderen schaden- oder gefahrdrohenden Ereignissen ergänzend regeln.

Diese sind:

- Seesicherheitsuntersuchungsgesetz (SUG)
- Verordnung über die Sicherung zur Seefahrt.

Nach einer Kollision beziehungsweise einem Zusammenstoß ist unbedingt Erste Hilfe zu leisten.

Die Beteiligten müssen solange am Unfallort bleiben, bis für alle Beteiligten und Betroffenen das Verlassen der Unfallstelle gefahrlos möglich ist und keine Hilfe mehr erforderlich ist. Vor der Weiterfahrt sind die erforderlichen Personen-, Boots- und gegebenenfalls Versicherungsdaten auszutauschen. Der Unfallhergang und die eingeleiteten Maßnahmen sind im Logbuch einzutragen.

Nach dem Seesicherheitsuntersuchungsgesetz ist im Falle eines schaden- oder gefahrdrohenden Vorkommnisses unbedingt Folgendes zu unternehmen:

- Das schaden- oder gefahrdrohende Vorkommnis ist unverzüglich der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) in Hamburg zu melden.
- Dabei sind möglichst die in § 7 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt vorgeschriebenen Angaben auszutauschen:
 - Ort, Zeit und Verlauf des Vorkommnisses,
 - Art des Schadens und die Daten der beteiligten Fahrzeuge,
 - beteiligte Personen einschließlich Versicherungsdaten.

VERANTWORTUNG, EIGNUNG UND BEFÄHIGUNG FAHRZEUGFÜHRER

Auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen ist für das Führen eines Sportbootes oder eines Wassersportmotorrades der Besitz des Sportbootführerscheins See vorgeschrieben.

Ausgenommen hiervon sind Sportboote ohne Maschinenantrieb und Sportboote mit einer Antriebskraft an der Schraube bis zu 11,03 Kilowatt bzw. 15 PS.

Für den Erwerb des Sportbootführerscheins See sind körperliche und geistige Eignung erforderlich. Zusätzlich muss das Mindestalter von 16 Jahren und Zuverlässigkeit erfüllt sein. Die Eignung muss durch Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses für Sportbootführerscheinsbewerber nachgewiesen werden. Die Kenntnisse müssen in einer theoretischen und in einer praktischen Prüfung erbracht werden.

Verantwortlich für das Einhalten der Verkehrsvorschriften und der Sicherheit an Bord ist stets der Fahrzeugführer oder ein von ihm ernannter Stellvertreter.

Wichtig: Sind mehrere Führerscheininhaber an Bord, ist vor Fahrtbeginn der verantwortliche Schiffsführer zu bestimmen.

Die Führung eines Sportbootes ist nicht gestattet, wenn

- Sie infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder anderer Einschränkungen in der sicheren Führung des Fahrzeuges behindert sind,
- Sie infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung behindert sind,
- Ihre Blutalkoholkonzentration 0,5 Promille oder höher ist.

UKW-FUNKANLAGE

Jeder Fahrzeugführer, dessen Fahrzeug mit einer UKW-Funkanlage ausgestattet ist, muss die von der Verkehrszentrale gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen abhören und berücksichtigen.

SEEMÄNNISCHE SORGFALTSPFLICHT

Unter dem Begriff der seemännischen Sorgfaltspflicht versteht man die Verpflichtung zur Beachtung von Vorsichtsregeln über die reinen Verkehrsvorschriften hinaus, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern.

Dazu gehört insbesondere auch die Anwendung der Sicherheitsregeln, die unter anderem in der nautischen Veröffentlichung des Bundesamtes und Hydrographie (BSH) „Sicherheit im See- und Küstenbereich“ enthalten sind.

Sie finden die Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“ unter <https://www.sbfs24.com/sicherheit-auf-dem-wasser>



Nachdem Sie das Kapitel „Rechtsverhältnisse und Revierkunde“ durchgearbeitet haben, sollten Sie die folgenden Prüfungsfragen beantworten können:

- 1 Wo gelten die Kollisionsverhütungsregeln (KVR)?
Auf der Hohen See und auf den mit dieser zusammenhängenden, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern.
- 2 Was gilt, wenn eine Bestimmung der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) mit den Kollisionsverhütungsregeln (KVR) im Widerspruch steht?
Die Vorschrift der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung.
- 3 Welche Sportboote sind von der Fahrerlaubnispflicht auf den Seeschiffahrtsstraßen ausgenommen?
Sportboote ohne Antriebsmaschine oder solche mit einer größten nicht überschreitbaren Nutzleistung von 11,03 Kilowatt (15 PS) oder weniger.
- 4 Wer ist für die Befolgung der Verkehrsvorschriften verantwortlich?
Der Fahrzeugführer oder sein Stellvertreter.
- 5 Was bedeutet „seemännische Sorgfaltspflicht“?
Die Verpflichtung zur Beachtung von Vorsichtsmaßregeln über die Verkehrsvorschriften hinaus, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern.
- 7 Welche Vorschriften regeln die Ausrüstung, Anordnung und Anbringung der Positionslaternen, Sichtzeichen und Schallsignalanlagen auf Fahrzeugen?
Die Kollisionsverhütungsregeln (KVR), die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) und die Schifffahrtsordnung Emsmündung (Ems-SchO).
- 8 Welche Positionslaternen und Schallsignalanlagen dürfen auf Sportbooten unter deutscher Flagge verwendet werden?
Solche, deren Baumuster vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zur Verwendung zugelassen sind oder eine als gleichwertig anerkannte Zulassung eines EU-Staates besitzen.

9 Was sind „Verkehrstrennungsgebiete“?

Es sind bekannt gemachte Schifffahrtswege, die durch Trennlinien oder Trennzonen in Einbahnwege geteilt sind.

10 Wo ist festgelegt, welche Wasserflächen Seeschifffahrtsstraßen sind?

Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung und Schifffahrtsordnung Emsmündung.

11 Welche örtlichen Sondervorschriften zusätzlich zur Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) und zur Schifffahrtsordnung Emsmündung (EmsSchO) gibt es und was ist darin geregelt?

Die Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSD) Nord und Nordwest zur Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) und zur Schifffahrtsordnung Emsmündung (EmsSchO), die besondere örtliche Regelungen enthalten und Hinweise für die einzelnen Seeschifffahrtsstraßen geben.

12 Was sind Fahrwasser im Sinne der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) und der Schifffahrtsordnung Emsmündung (EmsSchO)?

Es sind Wasserflächen, die durchgehend durch Fahrwasserseitenbezeichnung begrenzt oder gekennzeichnet sind, binnenwärts der Flussmündungen auch nicht gekennzeichnete Wasserflächen, die für die durchgehende Schifffahrt bestimmt sind.

13 Welche verkehrsrechtliche Verpflichtung hat ein Fahrzeugführer nach § 3 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO), dessen Fahrzeug mit einer UKW-Funkanlage ausgerüstet ist?

Er ist verpflichtet, die von der Verkehrszentrale gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen abzuhören und zu berücksichtigen.

14 Welche Ausweichregeln gelten außerhalb des Fahrwassers?

Die Regeln der KVR.

15 Bei welchem Signal dürfen Sportfahrzeuge in die Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals einfahren?

Wenn ein weißes unterbrochenes Licht gezeigt wird.

16 Wo findet man Regeln für das Durchfahren des Nord-Ostsee-Kanals (NOK)?

Ergänzende Vorschriften für den NOK in der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung sowie in den Bekanntmachungen der WSD Nord.

- 17 Was bedeuten im Nord-Ostsee-Kanal an einem Weichensignalmast drei unterbrochene rote Lichter übereinander und was ist zu beachten?

Ausfahren für alle Fahrzeuge verboten; Aufhebung des Signals abwarten.

- 18 Welche Angaben enthalten die Nachrichten für Seefahrer (NfS) und die Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS)?

Sie enthalten alle Veränderungen hinsichtlich Betonung, Befuerung, Wracks, Untiefen sowie andere die Schifffahrt betreffende Maßnahmen und Ereignisse.

- 19 Wo erhält man Kenntnis über die Bekanntmachungen für Seefahrer?

An den Aushangstellen und im Internet.

KAPITEL 2: ALLGEMEINE VERHALTENSREGELN

Dieses Kapitel gibt Ihnen sowohl einen Überblick über allgemeine und grundsätzliche Sicherheits- und Verhaltensregeln als auch über das Verhalten in Fahrwassern und Verkehrstrennungsgebieten.

VERHALTEN IM FAHRWASSER

Als Fahrwasser werden Wasserflächen bezeichnet, die durchgehend durch Fahrwasserseitenbezeichnungen, die so genannte Betonung, gekennzeichnet sind. Mehr zum Thema Betonung der Fahrwasser erfahren Sie in Kapitel 8 „Betonung“.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in Fahrwassern sind zusätzliche Regelungen über die Regelungen der Kollisionsverhütungsregeln hinaus erforderlich. In einem Fahrwasser gelten deshalb die Vorfahrtsregeln der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und die Ausweichregeln der Kollisionsverhütungsregeln. Die folgende Grafik zeigt, welche Bereiche als Fahrwasser bezeichnet werden.

- Hohe See: Wasserfläche *außerhalb* der 12-Seemeilen-Zone
- Küstenmeer: Wasserfläche *innerhalb* der 12-Seemeilen-Zone
- Fahrwasser: Wasserflächen, die durch laterale Zeichen gekennzeichnet oder für durchgehende Schifffahrt bestimmt sind
- Seeschiffahrtsstraßen: Wasserflächen innerhalb der 3-Seemeilen-Zone inklusive dem Fahrwasser (auch außerhalb der 3-Seemeilen)



Abb. 9: Fahrwasser

Außerhalb von Fahrwassern gelten die Ausweichregeln der Kollisionsverhütungsregeln.

RECHTSFAHRGEBOT

Innerhalb des Fahrwassers gilt wie im Land-Straßenverkehr das „Rechtsfahrgebot“. Jeder Verkehrsteilnehmer muss innerhalb des Fahrwassers grundsätzlich so weit als möglich rechts fahren. Nur zum Zwecke des Überholens darf vorübergehend links gefahren werden.

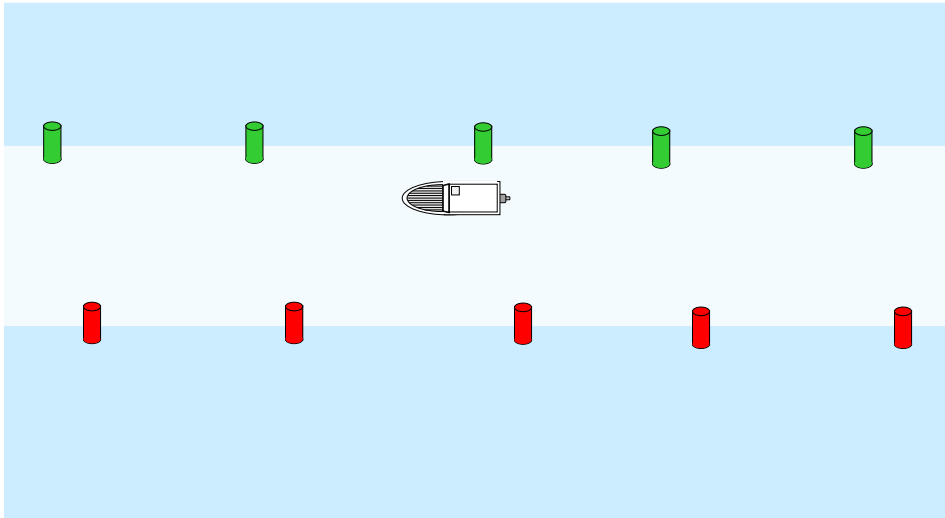


Abb. 10: Rechtsfahrgebot

LÄNGSFAHRER VOR QUERFAHRER

Fahrzeuge, die im Fahrwasser dem Fahrwasserverlauf folgen, haben unabhängig von ihrer Antriebsart Vorfahrt gegenüber

- in das Fahrwasser einlaufende Fahrzeuge,
- das Fahrwasser querende Fahrzeuge,
- im Fahrwasser drehende Fahrzeuge und
- Fahrzeugen, die ihren Anker- oder Liegeplatz verlassen.

Als querendes oder nicht dem Fahrwasserverlauf folgendes Fahrzeug gilt hier, wenn der Kurs über Grund (KüG) mehr als 10 Grad von der allgemeinen Verkehrsrichtung abweicht.

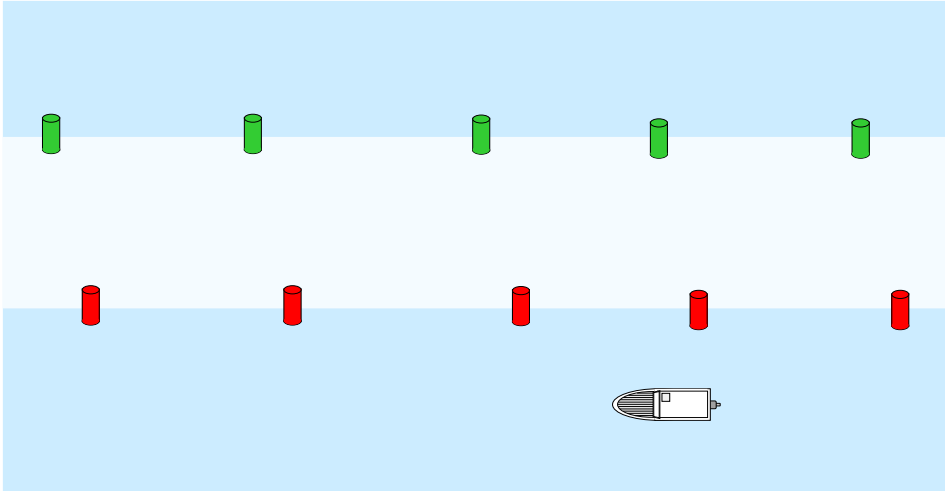


Abb. 11: Fahren außerhalb des Fahrwassers

Fahrzeuge, die nicht deutlich der Richtung eines Fahrwassers folgen, haben untereinander nach den Kollisionsverhütungsregeln auszuweichen, sofern dadurch keine vorfahrtsberechtigten Fahrzeuge gefährdet oder behindert werden. Das gilt grundsätzlich sowohl für Motorboote als auch für Segelboote.

Fahren Sie in der Nähe eines Fahrwassers außerhalb des Fahrwassers, muss klar erkennbar sein, dass Sie das Fahrwasser nicht benutzen.

Wenn Ihr Fahrzeug nicht über die technische Ausrüstung zur Ortung anderer Fahrzeuge und zur eigenen Positionsbestimmung im Fahrwasser ausgestattet ist, sollten Sie bei verminderter Sicht

- wenn möglich das Fahrwasser verlassen, gegebenenfalls Flachwassergebiete aufsuchen und ankern, bzw.
- wenn dies nicht möglich ist, sich im Fahrwasser vorsichtig äußerst rechts halten.

SEGELFAHRZEUGE IM FAHRWASSER

Segelfahrzeuge, die nicht deutlich der Richtung eines Fahrwassers folgen, haben untereinander nach den Kollisionsverhütungsregeln auszuweichen.

Dies gilt nur, wenn sie vorfahrtsberechtigten Fahrzeuge nicht gefährden oder behindern.

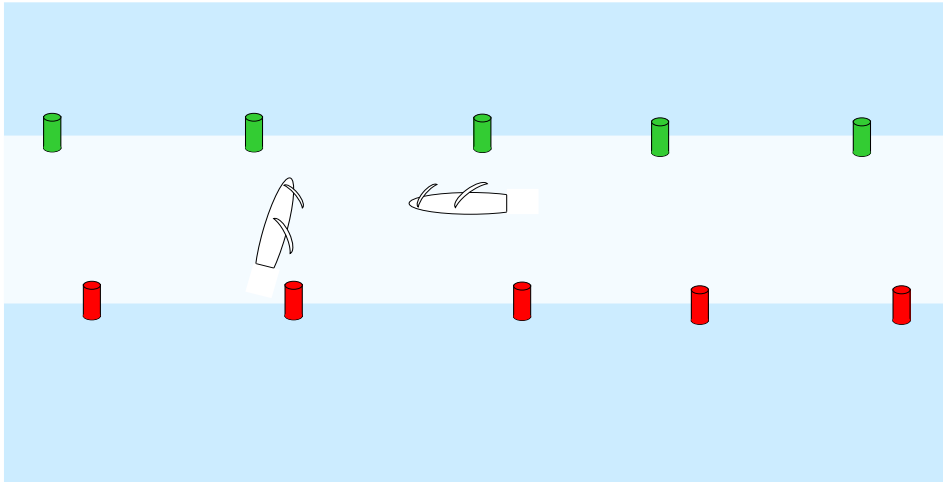


Abb. 12: Segelfahrzeuge im Fahrwasser

VORFAHRT UND WARTEPFLICHT AN ENGSTELLEN

An nicht für beide Fahrzeuge passierbaren Engstellen besteht grundsätzlich Wartepflicht für das nicht vorfahrtsberechtigzte Fahrzeug. Die Wartebereitschaft des Fahrzeuges muss durch dessen Fahrverhalten klar erkennbar sein. Der Vorfahrtsberechtigte darf die Vorfahrt aber nicht erzwingen und muss, so der Wartepflichtige nicht wartet, ausweichen.

Des Weiteren ist Folgendes zu beachten:

- In tide- und strömungsfreien Gewässern hat grundsätzlich das Fahrzeug Vorfahrt, welches die Steuerbordseite des Fahrwassers (grüne Tonnenseite) befährt.
- In Gewässern mit Strömung und in Tidegewässern hat das mit dem Strom fahrende Fahrzeug Vorfahrt.
- Bei Stromstillstand hat dann das Fahrzeug Vorfahrt, welches zuvor gegen den Strom angefahren ist.

VERKEHRSTRENNUNGSGEBIETE

Verkehrstrennungsgebiete (VTG) sind in § 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und in § 1 der Einführungsverordnung zur Schifffahrtsordnung Emsmündung

geregelt. Sie dienen dazu, entgegengesetzten Verkehr zu trennen und damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erhöhen.

Verkehrstrennungsgebiete sind in den Seekarten eingetragen. Verkehrstrennungsgebiete sind Schifffahrtswege, die durch Trennungslinien oder Trennzone in Einbahnwege geteilt sind. Sie dürfen jeweils nur in der Fahrtrichtung rechts der Trennlinie oder Trennzone befahren werden.

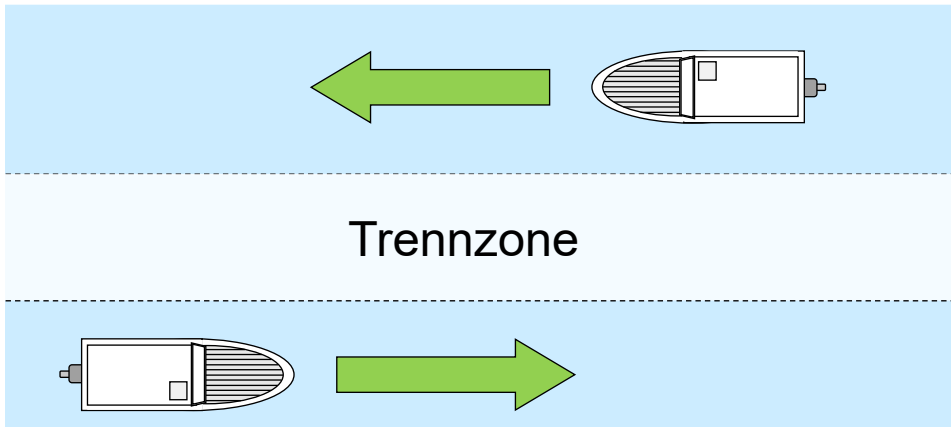


Abb. 13: Verkehrstrennungsgebiete

Da die Verkehrstrennungsgebiete seewärts der Seeschifffahrtsstraßen liegen, sind sie keine Fahrwasser nach der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung. Es herrscht auch hier Rechtsfahrgebot. Fahrzeuge sollten sich also so weit als möglich von der Trennlinie beziehungsweise Trennzone fern halten.

Achtung: In den Verkehrstrennungsgebieten wird nach den Regeln der Kollisionsverhütungsregeln ausgewichen.

Fahrzeuge mit einer Länge von unter 20 Metern dürfen die sichere Durchfahrt eines Maschinenfahrzeuges, welches im Verkehrstrennungsgebiet dem Einbahnweg folgt, nicht behindern.

QUEREN

Grundsätzlich ist das Queren eines Verkehrstrennungsgebietes, wenn möglich, zu vermeiden.

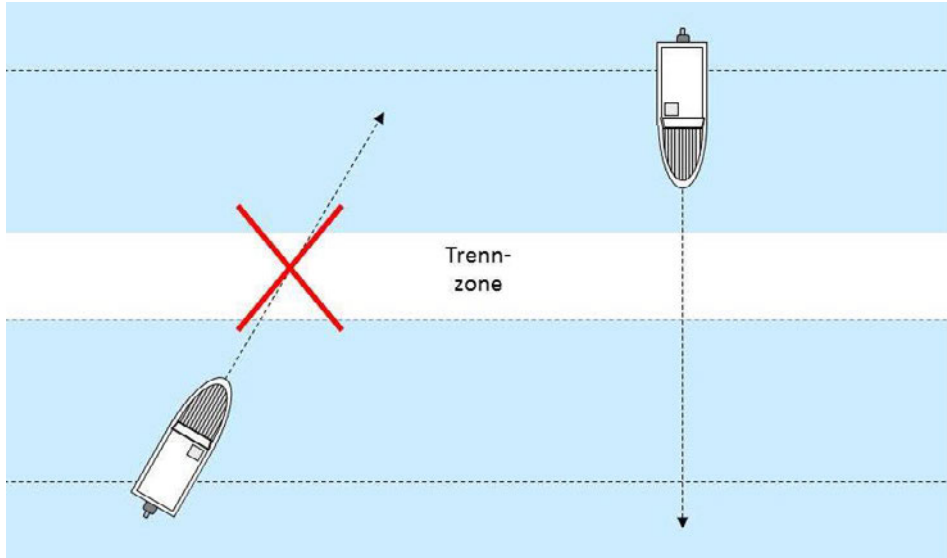


Abb. 14: Queren

Falls ein Verkehrstrennungsgebiet gequert werden muss, hat dies möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung zu erfolgen. Die Kielrichtung des querenden Fahrzeugs muss auch dann einen rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung bilden, wenn das Fahrzeug durch Wind oder Strom versetzt wird.

EINLAUFEN UND AUSLAUFEN

In Verkehrstrennungsgebiete sollte idealerweise nur an den Enden des Einbahnweges eingelaufen beziehungsweise ausgelaufen werden. Ist dies nicht möglich, so hat dies bei einem seitlichen Ein- oder Auslaufen in einem möglichst kleinen Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung zu erfolgen.

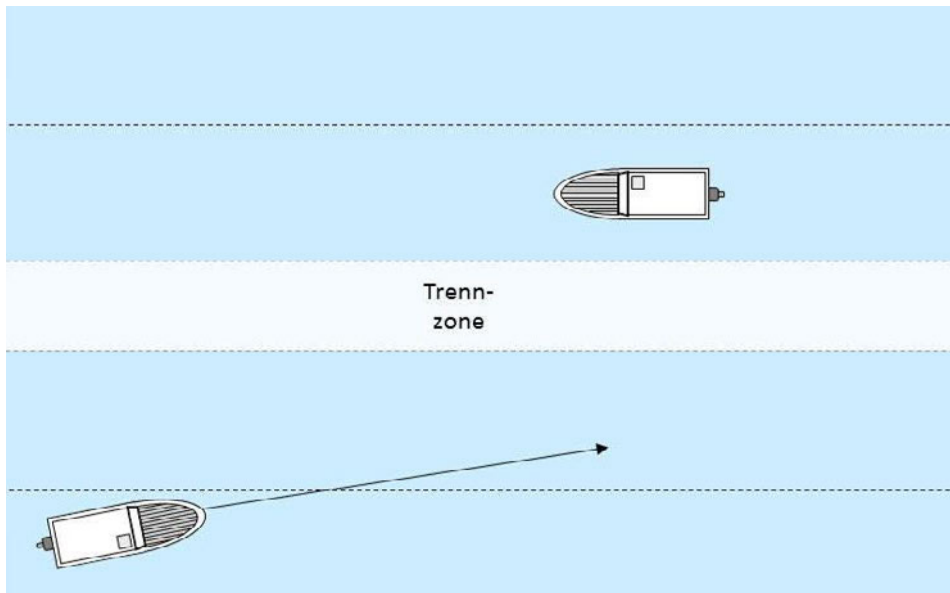


Abb. 15: Einlaufen

FESTMACHEN UND STILLLIEGEN

Unter dem Begriff Festmachen versteht man ein Boot an Land mit Tauen, beispielsweise an einem Steg, kurzzeitig zu sichern oder zu verbinden. Soll ein Fahrzeug längere Zeit, darunter versteht man mehr als 24 Stunden, an derselben Stelle festgemacht werden, spricht man von Liegen oder Stillliegen.

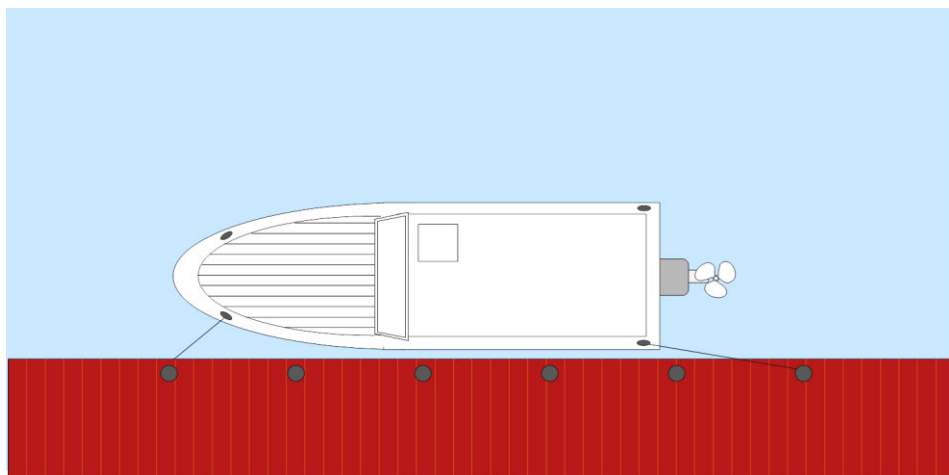


Abb. 16: Festmachen und Stillliegen

Ein Fahrzeug ist so festzumachen, dass es sicher liegt und sich nicht losreißen kann. Wind, Strom und Wasserstandsänderungen sind gerade bei längerer Liegedauer oder bei Gezeitengewässern zu berücksichtigen.

Wenn Sie ein festgemachtes Fahrzeug für längere Zeit verlassen, ist darüber hinaus zu beachten, dass der Hauptschalter des Bordnetzes auszuschalten und alle Seeventile zu schließen sind.

FESTMACH- UND LIEGEVERBOT

Das Festmachen oder Stillliegen ist in folgenden Bereichen verboten:

- an Sperrwerken, Strombauwerken, Leitwerken, Pegeln sowie an festen und schwimmenden Schifffahrtszeichen,
- an engen Stellen und in unübersichtlichen Krümmungen,
- vor Hafeneinfahrten und an Anlegestellen, die nicht für Sportboote bestimmt sind,
- innerhalb von Fähr- und Brückenstrecken und
- an Stellen, die durch die Sichtzeichen „Festmacheverbot“ und „Liegeverbot“ gekennzeichnet sind.

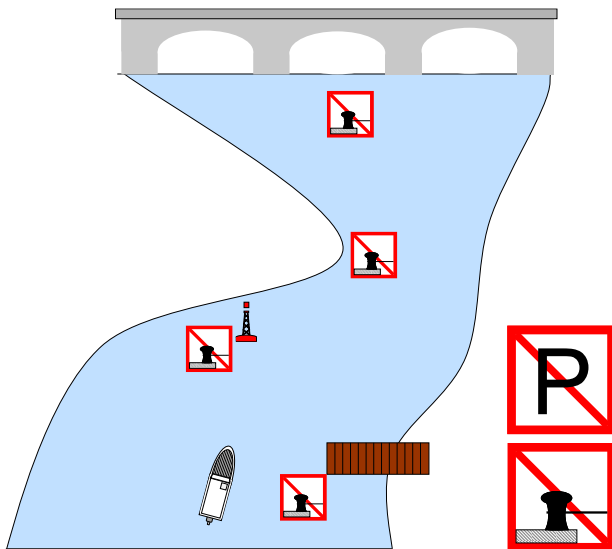


Abb. 17: Verbot Festmachen und Stillliegen

ANKERN

Das Mitführen eines Ankers ist für jedes Schiff vorgeschrieben. Vor dem Festmachen vor Anker ist zu prüfen, ob die Wassertiefe und der Untergrund dafür geeignet sind. Informationen über den Untergrund und die Wassertiefe sind der Seekarte zu entnehmen.

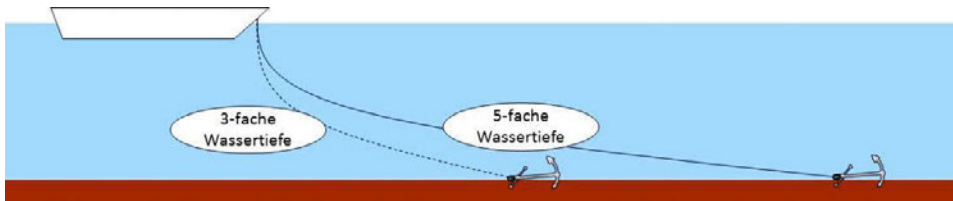


Abb. 18: Ankern

Beim Ankern ist eine ausreichende Länge der Ankerkette beziehungsweise Ankerleine erforderlich. Die Faustformel ist, dass die Ankerkette mindestens der 3-fachen Wassertiefe entsprechen sollte, beim Verwenden einer Ankerleine mindestens der 5-fachen Wassertiefe.

Beispiel: Wenn Sie an einer Stelle mit vier Meter Wassertiefe ankern wollen, sollten Sie eine Ankerkette mit mindestens 12 m oder eine Ankerleine mit mindestens 20 m Länge verwenden.

Beim Ankern ist grundsätzlich zu prüfen, ob der Anker fest im Grund greift. Um dies zu erkennen, sollten Sie die Hand auf die Ankerkette oder Ankerleine legen. Wenn kein „Rucken“ erkennbar ist, hält der Anker.

Eine weitere Möglichkeit zu prüfen, ob der Anker hält, ist die sogenannte Ankerpeilung. Hierbei peilt man vom Schiff aus mit dem Peilkompass eines oder mehrere Objekte mehrfach an. Ergeben die wiederholten Kontrollpeilungen stets die gleiche Position, dann hält der Anker. Das Peilen lernen Sie in Kapitel 9 „Navigation“.

ANKERVERBOT

Das Liegen vor Anker ist an folgenden Stellen verboten:

- im Fahrwasser,
- an engen Stellen und in unübersichtlichen Krümmungen,

- im Umkreis von 300 m von schwimmenden Geräten, Wracks und sonstigen Schifffahrtshindernissen,
- vor Hafeneinfahrten, Anlegestellen, Schleusen und Sielen sowie in den Zufahrten zum Nord-Ostsee-Kanal,
- innerhalb von Fähr- und Brückenstrecken,
- 300 Meter vor und hinter Ankerverbotszeichen.

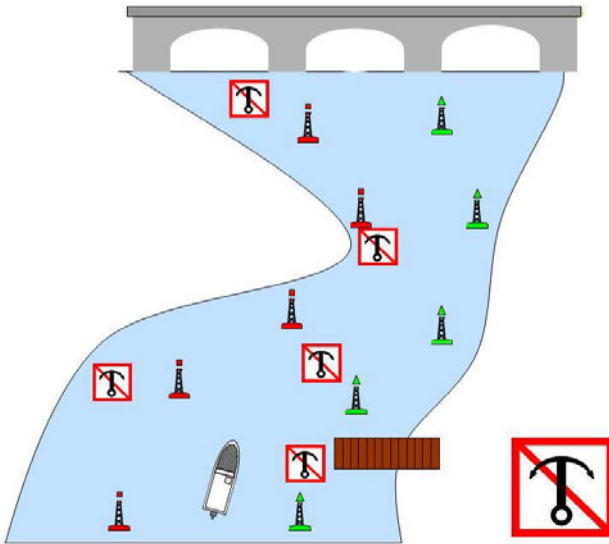


Abb. 19: Verbot des Ankerns

ANKERTYPEN

Es gibt verschiedene Arten von Ankern. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Bauart, ihres Gewichtes und der Anzahl ihrer Pflugen. Je nach Untergrund sind die verschiedenen Ankertypen besser oder schlechter geeignet.

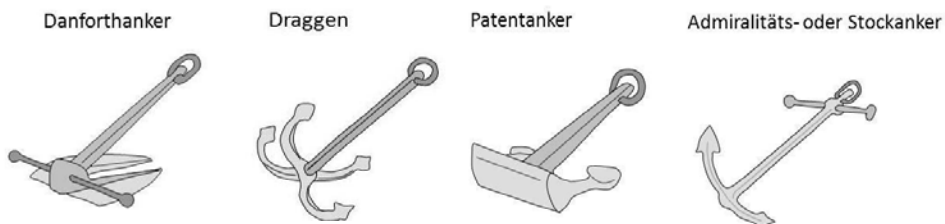


Abb. 20: Ankertypen

Die gängigsten Ankertypen sind:

- **Danforthanker:** Der Danforthanker ist der leichteste der üblichen Ankertypen. Er ist durch seine großen und breiten Pflugen gekennzeichnet. Er ist zum Ankern auf sandigem oder schlickem Grund geeignet.
- **Draggen:** Der Draggen ist ein Universalanker mit vier Pflugen. Beim Ankern greifen immer zwei Pflugen. Ihn gibt es auch als klappbare Ausführung, den so genannten Schirmanker. Der Draggen ist für jeden Grund geeignet.
- **Patentanker:** Der Patentanker ist ein mit zwei Pflugen ausgestatteter schwerer Anker. Er ist für jeden Grund geeignet.
- **Admiralitäts- oder Stockanker:** Der Admiralitäts- oder Stockanker ist die älteste Ankerart. Er verfügt über zwei Pflugen, wobei sich der Anker dabei nur mit einer Pfluge im Grund festsetzt.

BRÜCKEN, SCHLEUSEN UND SPERRWERKE

Entstehen durch Brücken, Schleusen und Sperrwerke Engstellen, so hat der Wartepflichtige vor diesem Hindernis in ausreichender Entfernung vor dem Halteschild zu warten.

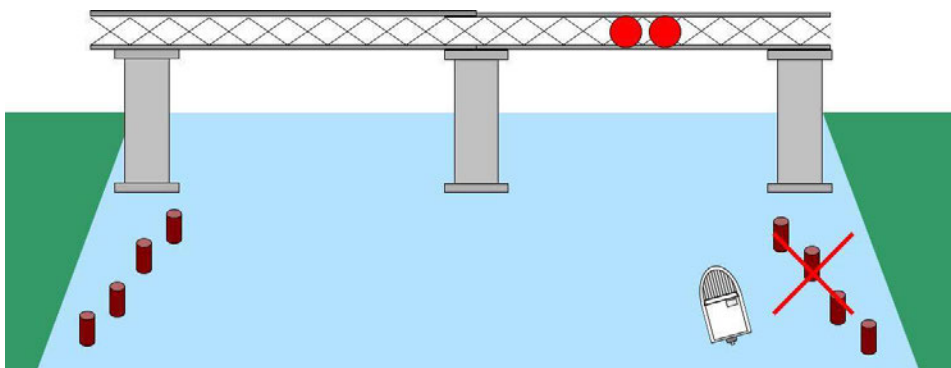


Abb. 21: Brücken, Schleusen und Sperrwerke

Dabei darf das Fahrzeug weder an Leitwerken noch an Abweisdalben festgemacht werden.

WASSERSPORTGERÄTE UND WASSERMOTORRÄDER

Der Begriff Wassermotorräder fasst motorisierte Wassersportgeräte wie beispielsweise Wasserbob, Wasserskooter, Jetbike, Jetski und gleichartige Wassersportgeräte zusammen.

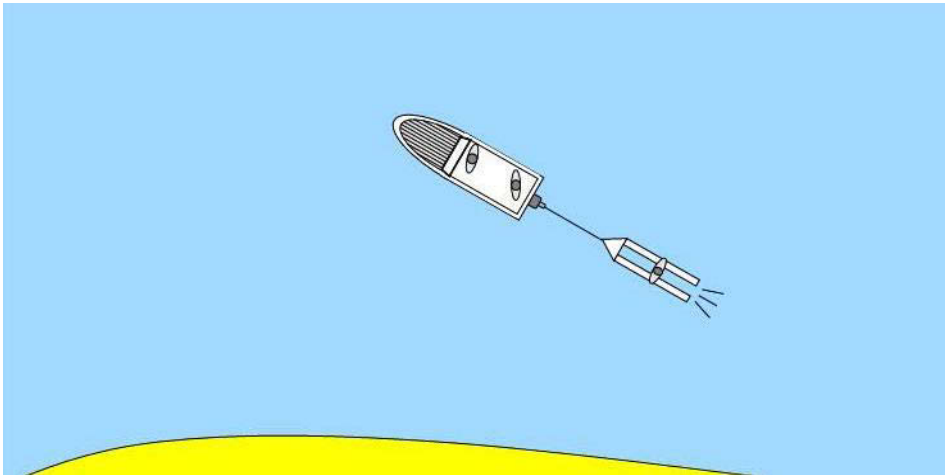


Abb. 22: Wasserskifahren

Der Einsatz dieser Wassersportgeräte ist ebenso wie das Wasserskifahren, also das Schleppen eines Wasserskiläufers mit einem Sportboot und die Benutzung von Kite- oder Segelsurfbrettern, nur eingeschränkt möglich. Zusammenfassend ist dies nur in folgenden Gebieten erlaubt:

- außerhalb des Fahrwassers, wenn es nicht von der Wasser- und Schifffahrtsrichtung durch Bekanntmachung verboten ist,
- im Fahrwasser auf Abschnitten, die durch die Wasser- und Schifffahrtsrichtung bekannt gemacht oder durch blaue Tafeln mit dem weißen Symbol eines Wasserskiläufers, eines Wassermotorrades oder eines Segelsurfers bezeichnet sind.

Nachdem Sie das Kapitel „Allgemeine Verhaltensregeln“ bearbeitet haben, sollten Sie die folgenden Prüfungsfragen beantworten können:

- 20 Was ist zu tun, wenn vor Antritt der Fahrt nicht feststeht, wer Fahrzeugführer ist?

Der verantwortliche Schiffsführer muss bestimmt werden.

- 21 In welchen Fällen darf weder ein Sportboot geführt noch dessen Kurs oder Geschwindigkeit selbstständig bestimmt werden?

Wenn man infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung behindert ist oder wenn eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ oder mehr im Körper vorhanden ist.

- 22 Wie viel Ankerkette bzw. Ankerleine soll man unter günstigen Verhältnissen beim Ankern an einem geschützten Ankerplatz ausstecken?

Mindestens die dreifache Wassertiefe bei Kette oder die fünffache bei Leine.

- 23 Woran kann man erkennen, ob der Anker hält?

Wenn beim Handauflegen auf die Ankerkette oder -leine kein Rucken zu verspüren ist und sich die Ankerpeilung nicht ändert.

- 24 Welche Vorkehrungen sind für das längere Verlassen des Fahrzeugs zu treffen?

Alle Seeventile schließen und den Hauptschalter des Bordnetzes ausschalten.

- 25 Wie ist ein enges Gewässer zu befahren, wenn man sich am Ufer festgemachten Fahrzeugen nähert?

Verringerung der Geschwindigkeit, um schädlichen Sog und Wellenschlag zu vermeiden.

- 26 Wie sind Verkehrstrennungsgebiete zu befahren?

Sie dürfen jeweils nur in der allgemeinen Verkehrsrichtung rechts der Trennlinie oder Trennzone befahren werden.

- 27 Was bedeutet „in Sicht befindlich“?

Wenn jedes Fahrzeug vom anderen optisch wahrgenommen werden kann.

28 Was bedeutet sichere Geschwindigkeit?

Die Geschwindigkeit muss der Verkehrslage, den Sicht- und Witterungsverhältnissen angepasst sein und es muss jederzeit aufgestoppt werden können.

29 Was ist bei der Benutzung eines Verkehrstrennungsgebietes zu beachten?

Auf dem entsprechenden Einbahnweg in der allgemeinen Verkehrsrichtung fahren, soweit wie möglich von der Trennzone / Trennlinie klar halten, in der Regel an den Enden des Einbahnweges ein- oder auslaufen, seitliches Ein- oder Auslaufen in möglichst kleinem Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung.

30 Was ist hinsichtlich des Querens eines Verkehrstrennungsgebietes zu beachten?

Das Queren ist möglichst zu vermeiden. Falls gequert werden muss, hat dies möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung zu erfolgen. Die Kielrichtung des querenden Fahrzeugs muss auch dann einen rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung bilden, wenn das Fahrzeug durch Wind oder Strom versetzt wird.

31 In welcher Vorschrift findet man die Regeln zum Befahren von Verkehrstrennungsgebieten?

In den Kollisionsverhütungsregeln.

32 Wie hat sich ein Maschinenfahrzeug bei Kollisionsgefahr in einem Einbahnweg eines Verkehrstrennungsgebietes gegenüber einem Maschinenfahrzeug zu verhalten, das den Einbahnweg von Steuerbord kommend quert?

Es muss dem anderen Fahrzeug ausweichen.

33 Wie hat sich ein Segelfahrzeug beim Queren eines Verkehrstrennungsgebietes gegenüber einem Maschinenfahrzeug zu verhalten, das auf einem Einbahnweg in der allgemeinen Verkehrsrichtung fährt?

Es darf die sichere Durchfahrt des Maschinenfahrzeugs nicht behindern.

- 34 Wie haben sich Fahrzeuge von weniger als 20 Meter Länge oder Segelfahrzeuge in Verkehrstrennungsgebieten zu verhalten?
Sie dürfen die sichere Durchfahrt eines dem Einbahnweg folgenden Maschinenfahrzeugs nicht behindern.
- 35 Wie haben sich Fahrzeuge zu verhalten, die in ein Fahrwasser einlaufen, ein Fahrwasser queren, im Fahrwasser drehen oder ihre Anker- und Liegeplätze verlassen?
Sie haben die Vorfahrt der dem Fahrwasserverlauf folgenden Fahrzeuge zu beachten.
- 36 Wie haben Segelfahrzeuge im Fahrwasser, die nicht deutlich der Richtung eines Fahrwassers folgen, untereinander auszuweichen?
Sie haben untereinander nach den Regeln der KVR auszuweichen, wenn sie dadurch vorfahrtberechtigte Fahrzeuge nicht gefährden oder behindern.
- 37 Wo ist das Überholen verboten?
An Engstellen, unübersichtlichen Krümmungen, in Schleusenbereichen, innerhalb durch Überholverbotszeichen gekennzeichneten Strecken, in der Nähe nicht frei fahrender Fähren in Fahrt.
- 38 Wo darf Wasserski gelaufen, Wassermotorrad gefahren oder mit einem Segelsurfbrett gefahren werden?
Außerhalb des Fahrwassers, wenn es nicht von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion durch Bekanntmachung verboten ist. Im Fahrwasser auf Abschnitten, die durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion bekanntgemacht oder durch blaue Tafeln mit dem weißen Symbol eines Wasserskiläufers, eines Wassermotorrades oder eines Segelsurfers bezeichnet sind.
- 39 Wie haben sich Führer von Zugbooten der Wasserskiläufer bzw. Wassermotorradfahrer und Segelsurfer bei der Annäherung an andere Fahrzeuge zu verhalten?
Sie haben auszuweichen.
- 40 Wo ist das Ankern verboten?
Im Fahrwasser, an Engstellen und in unübersichtlichen Krümmungen; im Umkreis von 300 m von schwimmenden Geräten, Wracks und sonstigen Schifffahrtshindernissen, Kabeltonnen und sonstigen Stellen für

militärische und zivile Zwecke; vor Hafeneinfahrten, Schleusen, Anlegestellen und Sielen sowie in den Zufahrten des Nord-Ostsee-Kanals; innerhalb von Fähr- und Brückenstrecken; 300 m vor und hinter Ankerverbotszeichen.

- 41 Wie hat man seine Fahrweise im Fahrwasser bei verminderter Sicht aufgrund seemännischer Sorgfaltspflicht einzurichten, wenn das Fahrzeug nicht über die technische Ausrüstung, insbesondere zur Ortung anderer Fahrzeuge, verfügt?

Das Fahrwasser verlassen und wenn möglich, Flachwassergebiet aufsuchen und ankern. Wenn dies nicht möglich ist, im Fahrwasser äußerst rechts halten.

KAPITEL 3: AUSWEICH- UND FAHRREGELN

Dieses Kapitel gibt Ihnen einen Überblick über die im Rahmen der Seeschifffahrt zu beachtenden Ausweich- und Fahrregeln.

EINFÜHRUNG UND GRUNDBEGRIFFE

In der Schifffahrt gibt es, im Vergleich zum Land-Straßenverkehr, einige abweichende Begrifflichkeiten. So wird beispielsweise die rechte Seite als Steuerbordseite, und die linke Seite als Backbordseite bezeichnet.

Das folgende Schaubild erklärt Ihnen, welche Begriffe beim Motorbootfahren zu beachten sind:

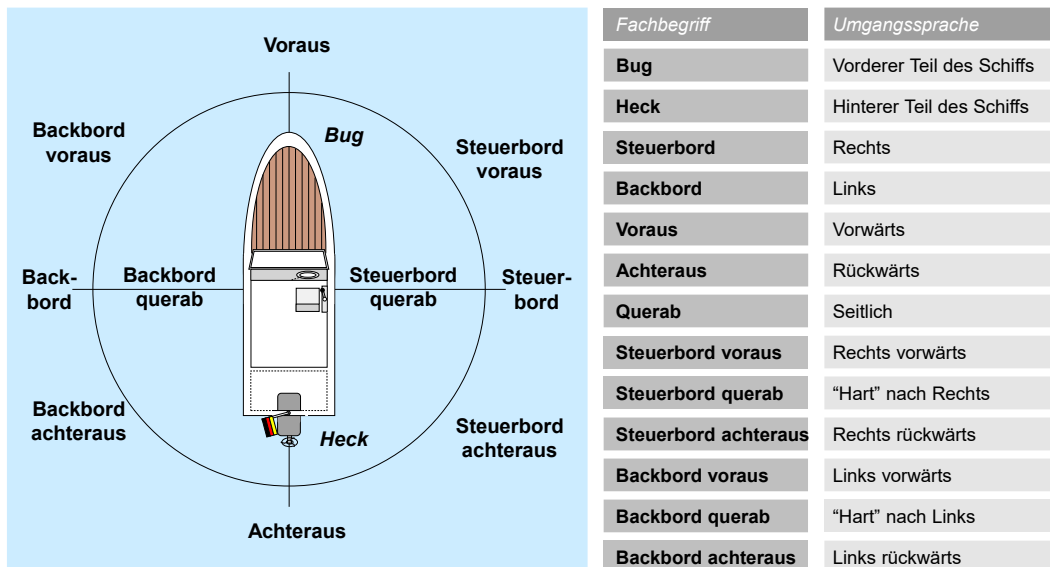


Abb. 23: Begriffe Motorboot

Bei Segelbooten werden diese Begriffe noch um die Perspektive der Position zum Wind ergänzt. Die dem Wind zugewandte Seite ist die Luvseite, die dem Wind abgewandte Seite, welche auch Windschattenseite genannt wird, ist die Leeseite.

Um sicher fahren und gegenüber Segelbooten regelkonform ausweichen zu können, ist es insbesondere auch für Motorbootfahrer wichtig, diesen Unterschied zu kennen.

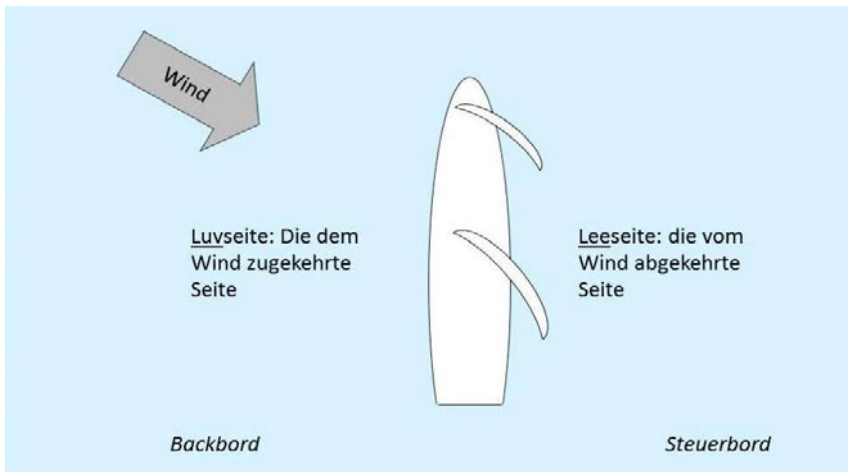


Abb. 24: Begriffe Segelboot

STEUER- UND BACKBORDSEITE IM FAHRWASSER

Im Fahrwasser (ausgenommen Wattgebiete) gilt Folgendes für die Steuer- und Backbordseite eines Fahrwassers:

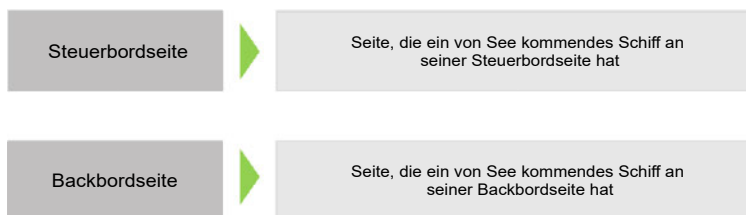


Abb. 25: Fahrwasser Steuerbord - Backbord

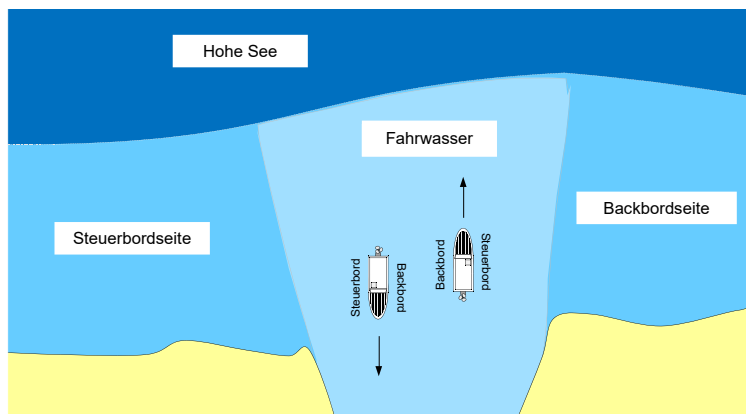


Abb. 26: Fahrwasser Steuerbord - Backbord

FAHRZEUGE IN FAHRT

Fahrzeuge sind solange in Fahrt befindlich oder fahrend, solange sie

- nicht mittelbar oder unmittelbar vor Anker liegen,
- nicht am Ufer festgemacht sind, oder
- auf Grund sitzen.

Wenn ein Boot in Fahrt befindlich oder fahrend ist, gelten die allgemeinen Fahr- und Ausweichregeln und Sorgfaltspflichten, die nachfolgend vorgestellt werden.

ALLGEMEINES FAHRVERHALTEN

Fahrzeuge in Fahrt sollten, um sich selbst und andere nicht in Gefahr zu bringen, unbedingt folgende Grundregeln beachten:

- Ein kleines Fahrzeug sollte nicht zu dicht an ein großes, in Fahrt befindliches Fahrzeug heranfahren. Grund hierfür ist, dass es durch dessen Bug- oder Heckwelle kentern oder durch den Sog mit dem Fahrzeug kollidieren kann.
- Bei geringer Wassertiefe ist die Geschwindigkeit zu reduzieren, um die Steuerfähigkeit zu erhalten und um eine Grundberührung durch Absenken des Hecks zu vermeiden.
- Bei starkem Seegang ist die Fahrt des Sportbootes zu vermindern, um Schäden durch Seeschlag möglichst zu vermeiden.
- In engen Gewässern, bei denen am Ufer festgemachte Fahrzeuge sind, müssen Sie Ihre Geschwindigkeit anpassen, um schädlichen Sog- und Wellenschlag zu vermeiden.

Wichtig: Ein steuerunfähiges Sportboot, beispielsweise nach Ausfall des Motors, kann mit einem Treibanker oder anderen geeigneten schwimmfähigen Gegenständen mit dem Bug im Wind gehalten werden.

ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEIT

Jedes Fahrzeug hat mit einer sicheren Geschwindigkeit zu fahren. Das bedeutet, es muss sich den vorhandenen Umständen, der Verkehrslage und den gegeb-

nen Sicht- und Witterungsverhältnissen anpassen. Das Fahrzeug muss dabei jederzeit sicher aufgestoppt werden können.

Sind Geschwindigkeiten durch Zeichen geregelt, sind die hierdurch angegebenen Höchstgeschwindigkeiten nicht zu überschreiten. Es ist zu beachten, ob Geschwindigkeiten in Kilometer pro Stunde (km/h) oder Knoten (sm/h) angegeben sind.

Die Geschwindigkeit kann als Fahrt durchs Wasser (FdW) und als Fahrt über Grund (FüG) gemessen werden. Die Bezugsgröße bei der Fahrt durchs Wasser ist die im Wasser zurückgelegte Strecke, bei der Fahrt über Grund die über dem Grund zurückgelegte Strecke.

GESCHWINDIGKEIT BEI BADEBETRIEB

Bei Badebetrieb ist Vorsicht geboten. Darum gilt für Fahrzeuge und Wassermotorräder auf Seeschifffahrtsstraßen bei erkennbarem Badebetrieb außerhalb des Fahrwassers in einem Abstand von weniger als 500 m vom Ufer eine Höchstgeschwindigkeit durch das Wasser von 4,3 Knoten (8 km/h).

GESCHWINDIGKEIT IN ENGEN GEWÄSSERN

Gerade in engen Gewässern müssen Sie sehr vorsichtig und langsam fahren. Hier ist Sog- und Wellenschlag in jedem Fall zu vermeiden. Bei Sog- und Wellenschlag handelt es sich im Wesentlichen um die durch die Verdrängung des Boots und durch den Antrieb entstehenden Wasserverwerfungen.

Wenn Sie anderen Fahrzeugen in engen Gewässern begegnen, ist die Geschwindigkeit zu reduzieren und ausreichender Passierabstand zu halten, um ein gefahrloses Passieren zu ermöglichen.

GERINGE WASSERTIEFE UND SEEGANG

Bei geringer Wassertiefe müssen Sie Ihre Geschwindigkeit drosseln, um die Steuerfähigkeit zu verbessern und eine Grundberührung durch ein Absenken des Hecks zu vermeiden.

Bei starkem Seegang ist die Fahrt zu vermindern, um Schäden durch Seeschlag zu vermeiden.

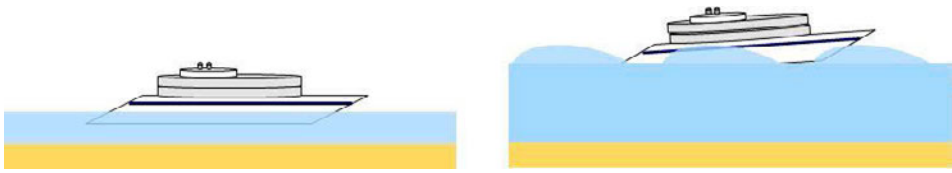


Abb. 27: Fahren bei geringer Wassertiefe und bei Seegang

ANTRIEB DURCH SCHIFFSSCHRAUBE

Motorboote werden durch die Drehbewegung einer Schiffsschraube angetrieben. Die Schiffsschraube wird oft auch Propeller genannt. Die Schiffsschraube ist in der Regel im hinteren Bereich des Schiffes, dem so genannten Heck, installiert. Dabei ist bei Innenbordmotoren der Propeller über eine Welle mit dem Motor verbunden.

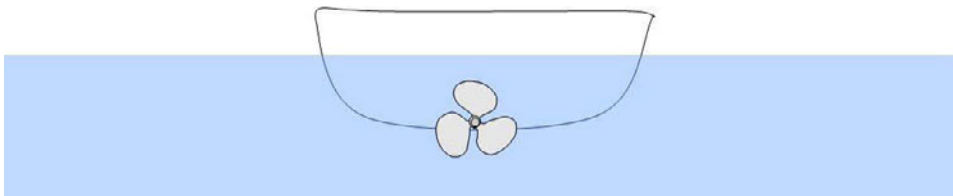


Abb. 28: Schiffsschraube

Die Manövriermöglichkeiten nach Backbord beziehungsweise Steuerbord sind bei Schiffen mit starren Wellen unterschiedlich groß. Dies hat damit zu tun, dass die Kräfte des Radeffekts die Drehrichtung der Schiffsschraube zur einen Seite unterstützen und zur anderen Seite dieser entgegenwirken. Die Wirkung des Radeffekts wird im nächsten Abschnitt näher erläutert.

RADEFFEKT

Es gibt sowohl Antriebe mit linksdrehender als auch mit rechtsdrehender Schraube:

- Linksdrehende Schiffsschraube: Bei Vorfahrt dreht die Schraube nach links, also gegen den Uhrzeigersinn.
- Rechtsdrehende Schiffsschraube: Bei Vorfahrt dreht die Schraube nach rechts, also im Uhrzeigersinn.

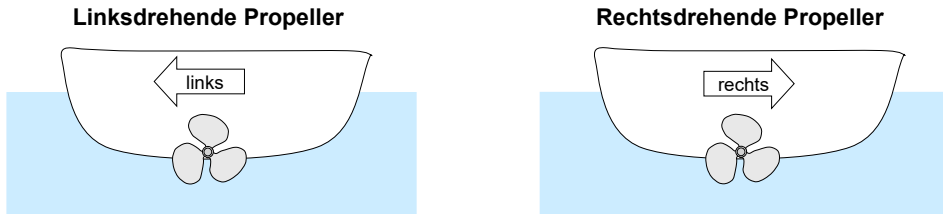


Abb. 29: Linksdrehende und rechtsdrehende Propeller

Die meisten Motorboote werden mit einer rechtsdrehenden Schiffsschraube angetrieben. Bei Rückwärtsfahrt kehrt sich die Drehrichtung um, sie dreht sich also dann nach links. Die Schiffsschraube liefert jedoch nicht nur den gewünschten Vortrieb, sie versetzt dabei das Heck des Bootes auch leicht in die Drehrichtung des Propellers.

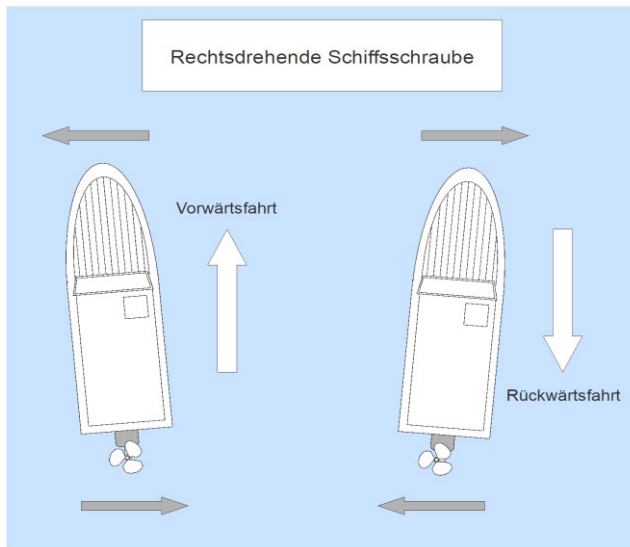


Abb. 30: Radeffekt

So wird das Heck eines mit einer rechtsdrehenden Schiffsschraube angetriebenen Bootes bei der Vorwärtsfahrt also leicht nach Steuerbord versetzt, gerade so als ob ein Rad auf dem Grund mitläuft. Dieser physikalische Effekt wird als Radeffekt bezeichnet. Der Bug des Bootes bewegt sich dabei hingegen leicht in die entgegengesetzte Richtung, hier also nach Backbord.

Bei der Rückwärtsfahrt kehrt sich dieser Effekt um. Bei der rechtsdrehenden Schiffsschraube dreht sich das Heck leicht nach Backbord, der Bug leicht nach

Steuerbord. Genau entgegengesetzt ist das durch den Radeffekt verursachte Verhalten eines mit einer linksdrehenden Schiffsschraube angetriebenen Bootes.

Größere Boote werden oft mit zwei Schrauben ausgestattet, wobei dann die Drehrichtung der Schrauben unterschiedlich ist und sich der Radeffekt durch die entgegengesetzten Drehrichtungen so wieder aufhebt.

AN- UND ABLEGEN UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DES RADEFFEKTS

Es ist wichtig, die Drehrichtung des Propellers zu kennen, da man den auftretenden Radeffekt zum An- und Ablegen, oder auch zum Wenden in engen Hafengassen nutzen kann.

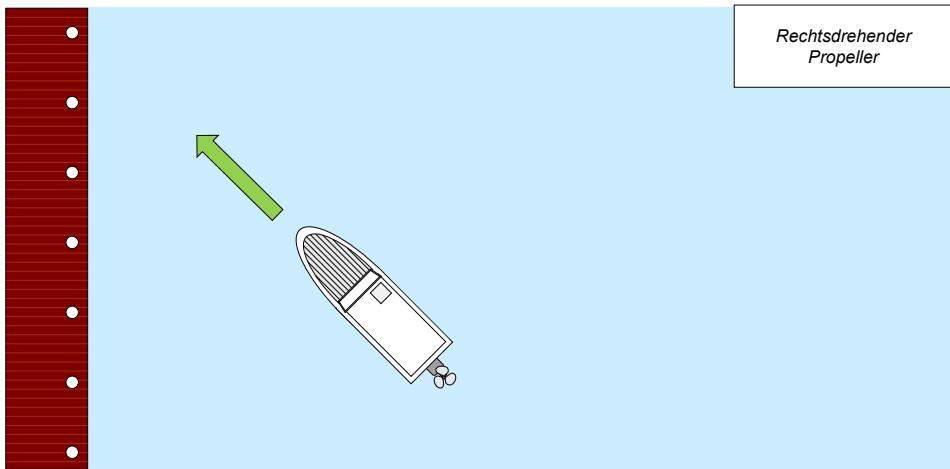


Abb. 31: Anlegen unter Berücksichtigung des Radeffekts

Der Radeffekt unterstützt den Drehkreis des Bootes in eine Richtung, wirkt umgekehrt aber auch entgegen und vergrößert so den Drehkreis. So ist die ideale Anlegeseite bei einem Boot mit rechtsdrehendem Propeller in der Regel die Backbordseite, und bei einem linksdrehenden Propeller die Steuerbordseite.

ANLEGEN BEI WIND UND STRÖMUNG

Das Anlegen bei starkem Wind oder Strömung sorgt für erschwerte Bedingungen. Wenn möglich, sollte nur gegen den Wind beziehungsweise gegen die Strömung angelegt werden.

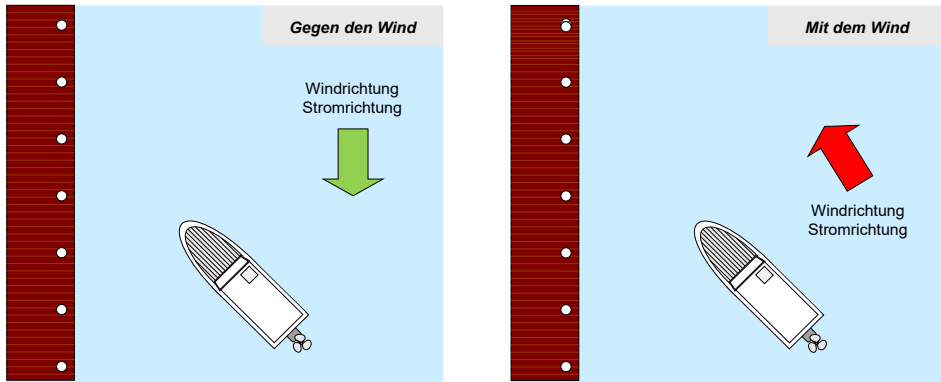


Abb. 32: Anlegen bei Strömung und Wind

Wind und Strom wirken dann der Bewegung des Fahrzeuges entgegen und bremsen die Fahrt ab. Genauso wirken diese Kräfte aber auch schiebend, wenn Sie mit dem Wind oder Strom anlegen. Hierbei besteht dann die Gefahr, dass Sie unkontrolliert und hart auf den Steg gedrückt werden.

Der optimale Anlegewinkel bei stromfreien Gewässern ist grundsätzlich ein spitzer Winkel. Wie Sie richtig anlegen und ablegen, erfahren Sie in Kapitel 17 „Motorboot Praxis Manöver“.

AUSWEICHREGELN

Aufgrund der Tatsache, dass Sie als motorgetriebenes Sportboot grundsätzlich in Ihrer Manövrierfähigkeit sehr flexibel sind, sind Sie gegenüber den meisten anderen Verkehrsteilnehmern ausweichpflichtig.

Grundregel: Als Ausweichpflichtiger müssen Sie Ihr Ausweichmanöver frühzeitig, durchgreifend und klar erkennbar durchführen.

MOTORBOOT UND MOTORBOOT AUF KREUZENDEN KURSEN

Begegnen sich zwei Motorboote auf kreuzenden Kursen, so gilt: Steuerbord vor Backbord beziehungsweise wie beim Autofahren „rechts vor links“.

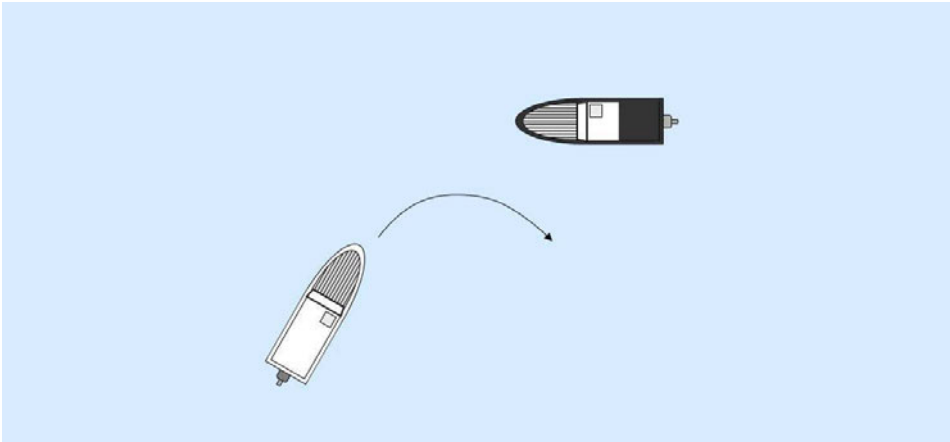


Abb. 33: Motorboot und Motorboot auf kreuzenden Kursen

MOTORBOOT UND MOTORBOOT AUF ENTGEGENGESETZTEN KURSEN

Begegnen sich zwei Motorboote auf entgegengesetzten Kursen, muss jedes Fahrzeug nach Steuerbord ausweichen. In Ausnahmefällen ist ein Ausweichen nach Backbord möglich, wenn dies gefahrlos möglich ist. Dies ist rechtzeitig durch zwei kurze Töne zu signalisieren.

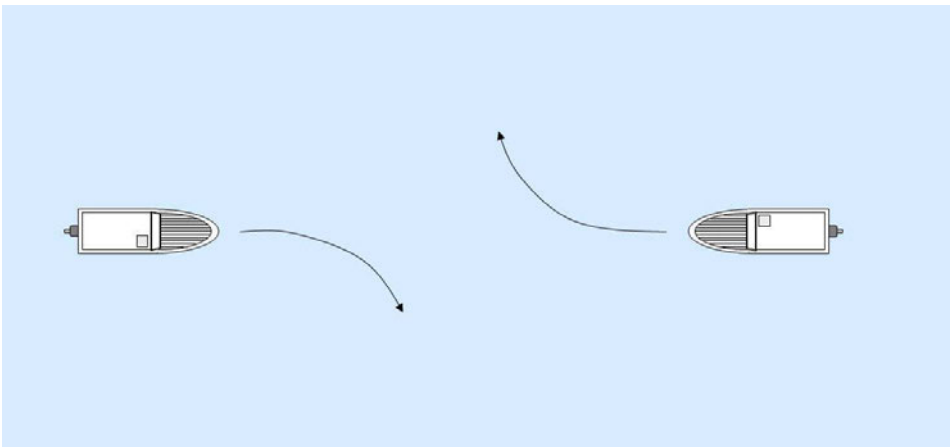


Abb. 34: Motorboot und Motorboot auf entgegengesetzten Kursen

SEGELBOOT UND SEGELBOOT – WIND VON DER GLEICHEN SEITE

Begegnen sich zwei Segelboote, die auf dem gleichen Bug segeln, also der Wind von derselben Seite kommt, so gilt „Leeboot“ vor „Luvboot“. In der Darstellung