

Wassermann / Simschek / Hillwig

Sportbootführerschein See *kompakt*

Einfach, schnell und

Wassermann/Simschek/Hillwig

Sportbootführerschein Binnen *kompakt*

Motorboot und Segelboot

3. 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

3., überarbeitete Auflage

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.

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.

3. Auflage 2021
2. Auflage 2013
1. Auflage 2012

© UVK Verlag 2021
- ein Unternehmen der Narr Francke Attempto Verlag GmbH + Co. KG
Dischingerweg 5, D-72070 Tübingen

Internet: www.narr.de
eMail: info@narr.de

Druck und Bindung: CPI books GmbH, Leck

ISBN 978-3-7398-3100-8 (Print)
ISBN 978-3-7398-8100-3 (ePDF)

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.

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.

Friedrichshafen, im Februar 2021

Matthias Wassermann Roman Simschek Daniel Hillwig

Benutzungshinweis QR-Codes:



Per internetfähigem Smartphone können Sie die Lernvideos einfach und bequem durch Scannen des QR-Codes aufrufen. Alternativ können Sie die Videos unter <https://www.sbf24.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.....	142
Kapitel 11: Umweltschutz	154
Kapitel 12: Sicherheit und Gefahrensituationen	159
Kapitel 13: Notsignale und Seenotrettung.....	176
Kapitel 14: Navigationsaufgaben	181
Kapitel 15: Theorieprüfung	198
Kapitel 16: Praxis Motorboot Einführung	203
Kapitel 17: Praxis Motorboot Manöver	208
Kapitel 18: Praxis Motorboot Knoten	217
Kapitel 19: Praxisprüfung.....	219
Stichwortverzeichnis.....	221

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.

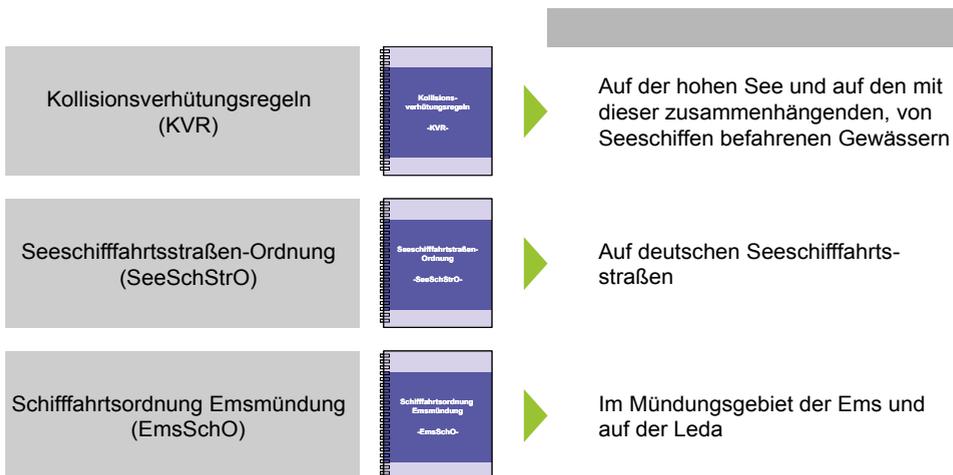


Abb. 1: Geltungsbereich Regelungen

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.
- Schifffahrtsordnung 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

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

- die 3-Seemeilen-Zone, das sind 3 Seemeilen von der Küste seawärts und
- Wasserflächen innerhalb der ganzen Küstengewässerzone, das sind 12 Seemeilen seawärts, 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.

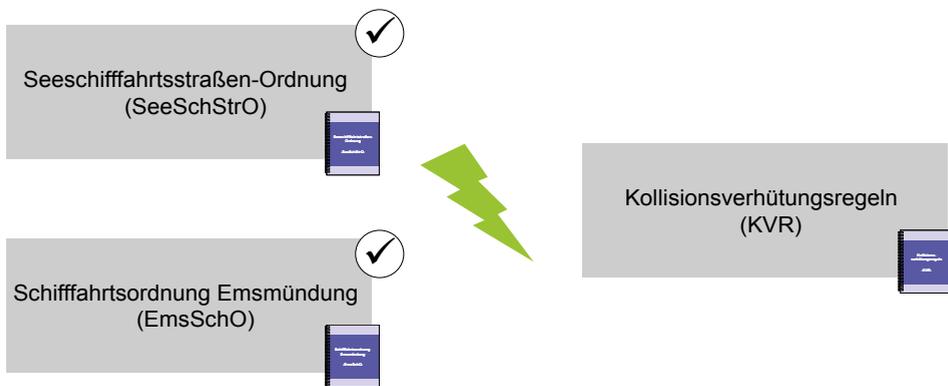


Abb. 3: Regelungen KVR und andere Regelungen

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

ÖRTLICHE SONDERREGELUNGEN

Örtliche Sonderregelungen ergänzen die Vorschriften der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und der Schifffahrtsordnung Emsmündung. Dies sind insbesondere die amtlichen Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen WSD Nord und WSD Nordwest zur Seeschiffahrtsstraßen-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 Seeschiffahrtsstraßen, sowie besondere Fahrregeln und Verbote.

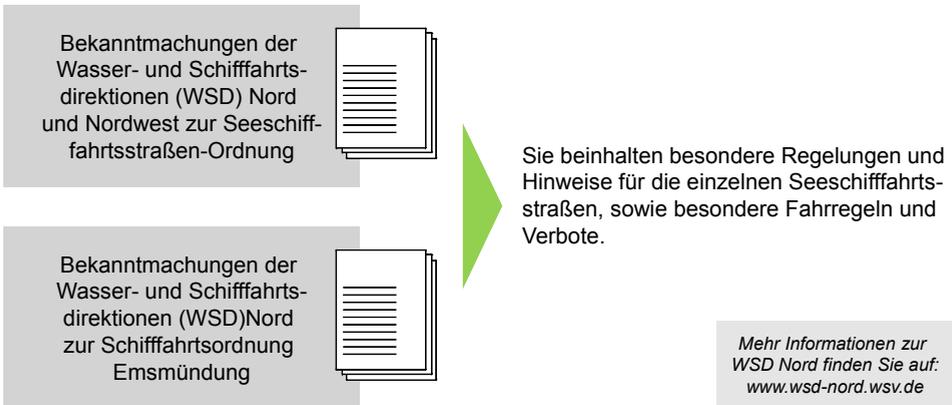


Abb. 4: Veröffentlichungen örtliche Sonderregelungen

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, von Untiefen und Wracks. Zusätzlich enthalten sie auch andere, die Schifffahrt möglicherweise einschränkende Ereignisse und Fakten.

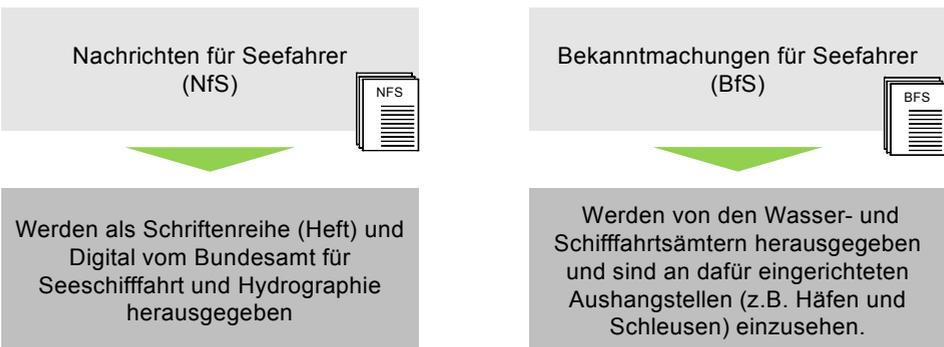


Abb. 5: Nachrichten für Seefahrer und Bekanntmachungen für Seefahrer

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.

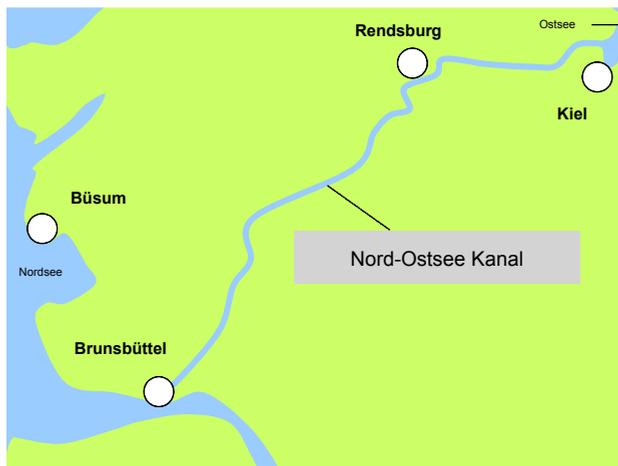


Abb. 6: Übersicht Nord-Ostsee-Kanal

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.

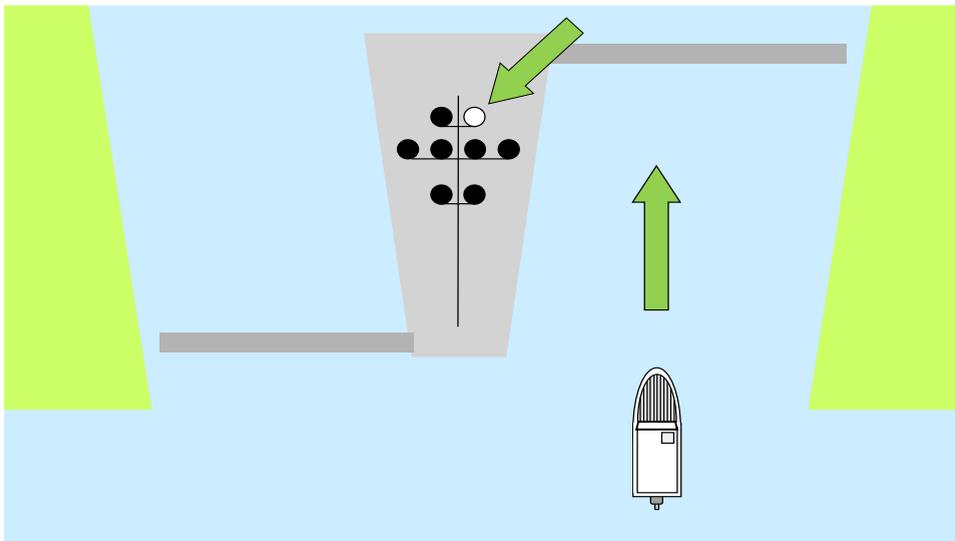


Abb. 7: Einfahren in den Nord-Ostsee-Kanal

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.

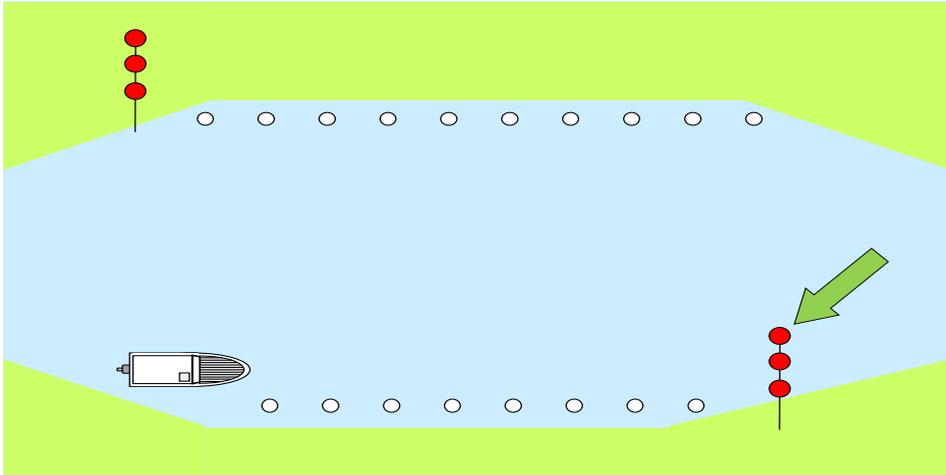


Abb. 8: Ausfahren aus dem Nord-Ostsee-Kanal

In diesem Fall ist die Aufhebung des Signals abzuwarten und gegebenenfalls hinter der rechten Dalbenreihe zu warten.

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 von weniger als 11,03 Kilowatt bzw. 15 PS.

Für den Erwerb des Sportbootführerschein 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 Sportbootführerscheinbewerber 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.sbf24.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 (EmsSchO).
- 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.

- 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, Befeuern, 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.

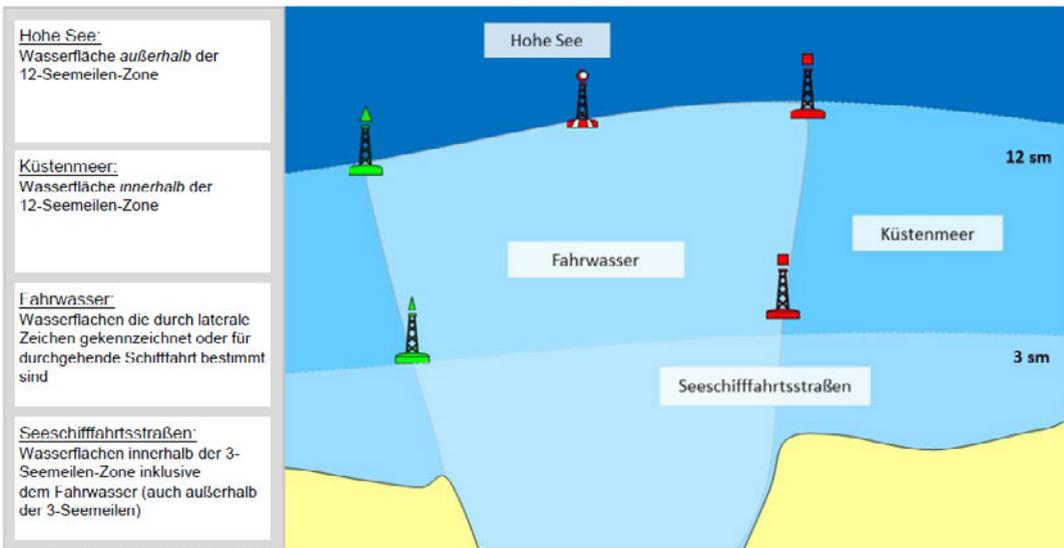


Abb. 9: Fahrwasser

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.

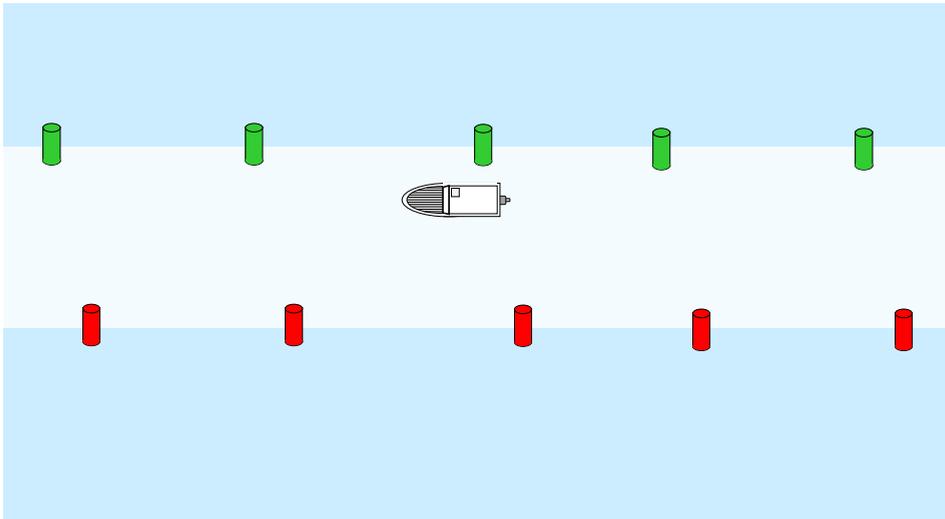


Abb. 10: Rechtsfahrgebot

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.

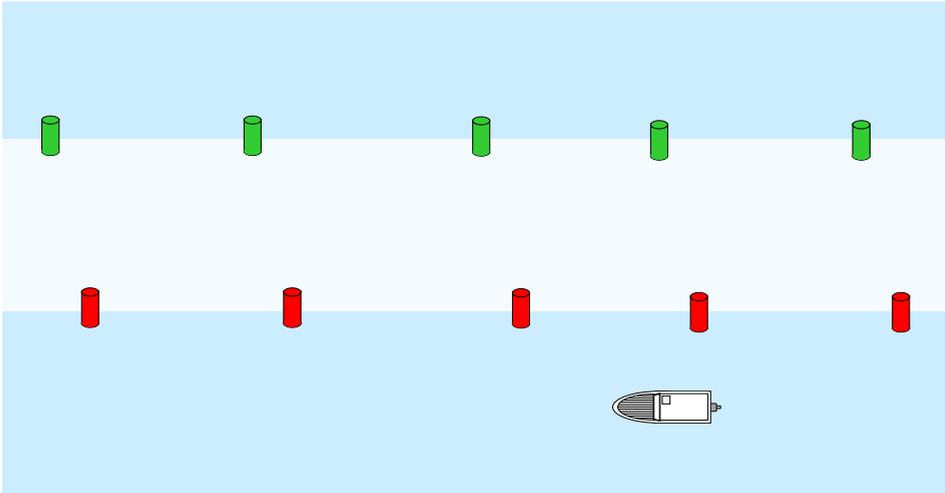


Abb. 11: Fahren außerhalb des Fahrwassers

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.

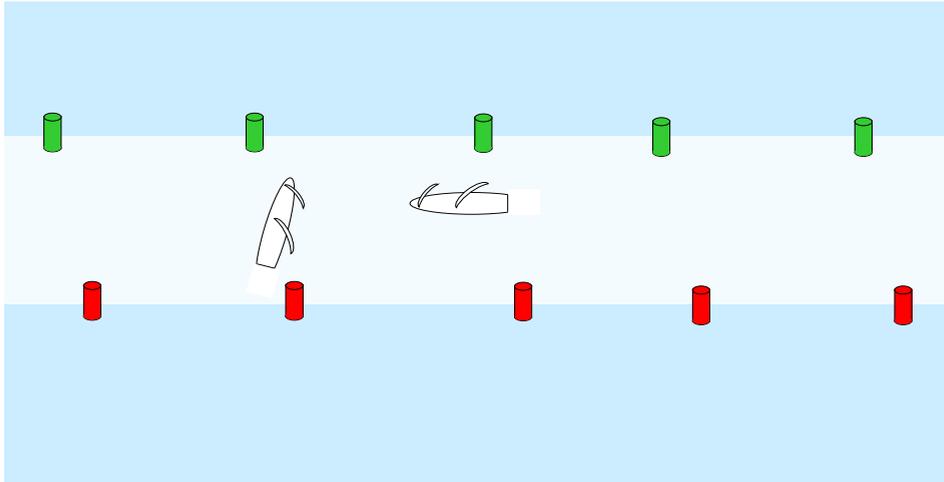


Abb. 12: Segelfahrzeuge im Fahrwasser

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 Trennzonen in Einbahnwege geteilt sind.
- Sie dürfen jeweils nur in der Fahrtrichtung rechts der Trennlinie oder Trennzone befahren werden.

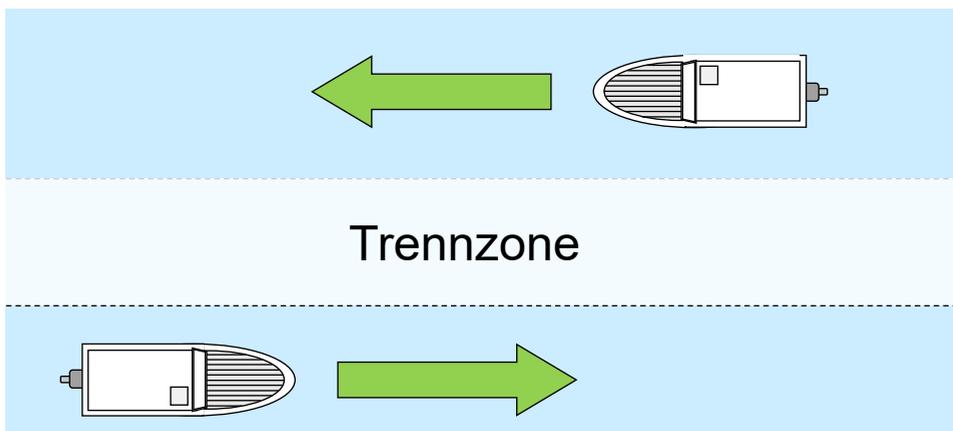


Abb. 13: Verkehrstrennungsgebiete

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.

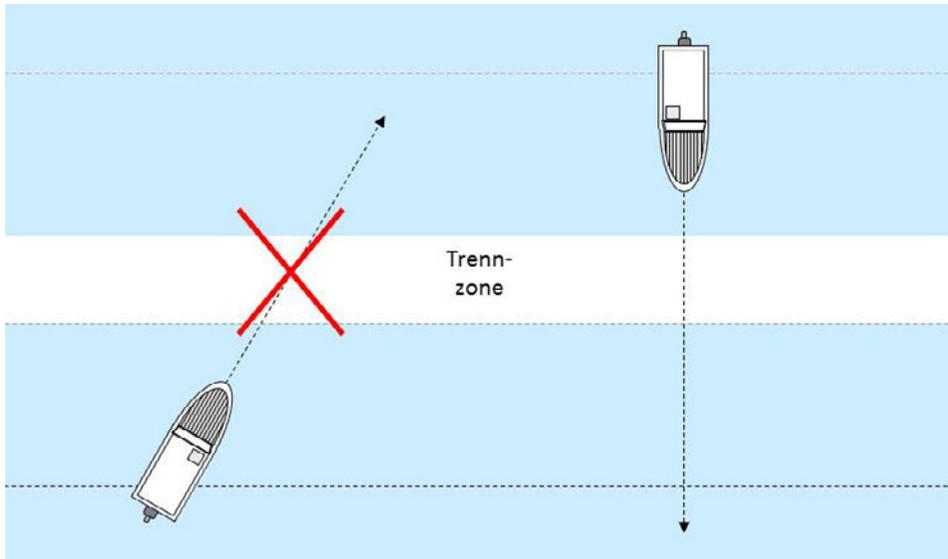


Abb. 14: Queren

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.

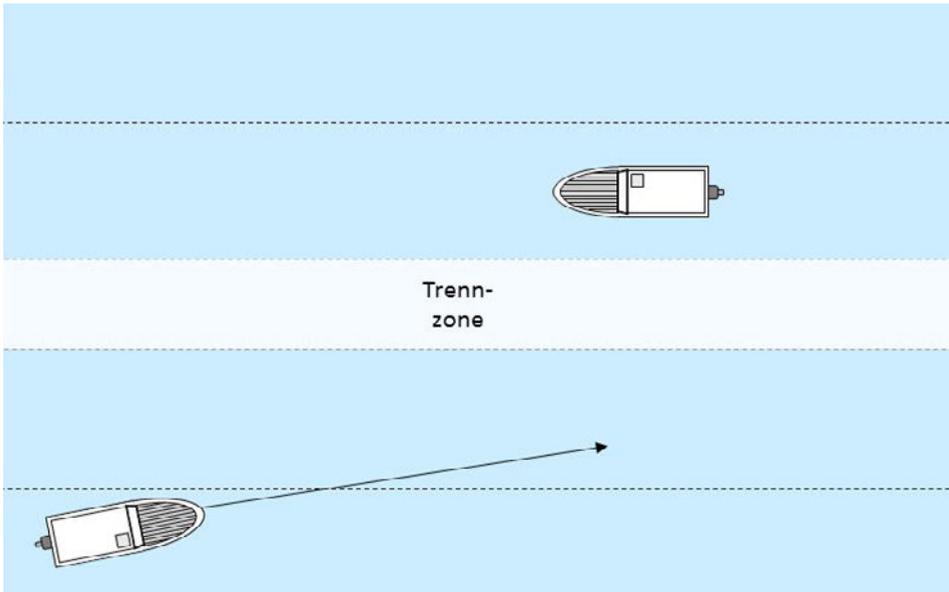


Abb. 15: Einlaufen

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.

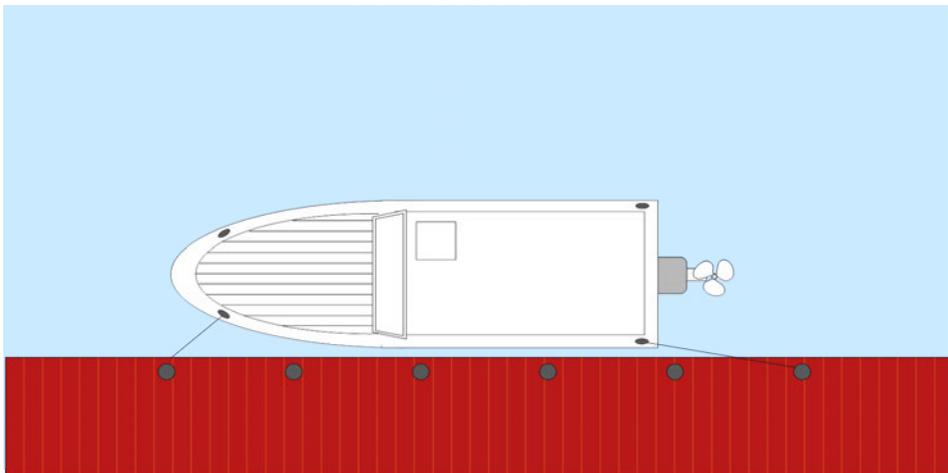


Abb. 16: Festmachen und Stillliegen

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.

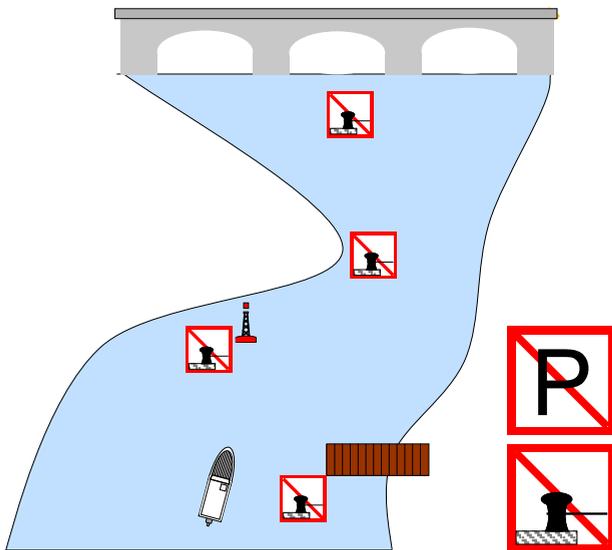


Abb. 17: Verbot Festmachen und Stillliegen

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,