

Binnenrecht

Die in diesem Lernbehelf angeführten Auszüge und Zusammenfassungen österreichischer und internationaler Gesetze sind nicht vollständig. Der folgende Text soll einen groben Überblick über die wichtigsten Regeln verschaffen, die die Basis für das sichere Führen von Booten auf österreichischen Seen und Wasserstraßen bilden. Es ist die Pflicht jedes Seglers sich über die allgemeinen Bestimmungen genauer und über etwaige Sonderbestimmungen für einzelne segelbare Gewässer vor Antritt einer Fahrt selbst zu informieren. Alle Gesetzestexte können über das Internet abgerufen werden, eine Liste mit Links zu einigen relevanten Seiten ist am Ende angefügt.

1 Allgemeines zum Schifffahrtsrecht

Zusätzlich zu den bestehenden Gesetzestexten existieren wesentlich ältere Leitfäden und Grundregeln bei der Führung eines Schiffes. Im Gegensatz zum Straßenverkehr, dessen Regelung mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen der letzten Jahrhunderte kontinuierlich mitentwickelt wurde, kann die Schifffahrt auf eine Jahrtausende alte Tradition zurückblicken, in deren Anfängen nicht juristische Richtlinien maßgeblich waren. Dementsprechend kann dieser grundsätzliche Verhaltenskodex (allen voran die „gute Seemannschaft“) nicht oder nur unzulänglich in modernen Gesetzestexten beschrieben werden.

1.1 Gute Seemannschaft

Die Seefahrt ist eine der ältesten technischen Disziplinen der Menschheit und bis vor nicht allzu langer Zeit mussten Seemänner nicht nur jeglichen Annehmlichkeiten des Landlebens entbehren, sie setzten sich auch Gefahren für Leib und Leben aus – und diese waren vielfältig und allgegenwärtig. Um längere Handelsfahrten, Entdeckungsreisen oder Forschungsexpeditionen möglichst unbeschadet zu überstehen, waren besondere Sorgfalt, eisernes Durchhaltevermögen, ein bescheidener Lebensstil, großes Wissen und strenge Disziplin notwendig – jegliches Verhalten, um einen sicheren Bordbetrieb zu gewährleisten. All dies wird grob zusammengefasst im Begriff der „guten Seemannschaft“ auf die sich auch die Gesetzestexte berufen ohne eine exakte Definition zu liefern. Das Handeln nach guter Seemannschaft ist Voraussetzung für das sichere Führen eines Schiffes und beinhaltet neben diesen sehr allgemeinen Wesenszügen u.a. auch das vernünftige Befolgen der in den Gesetzestexten festgelegten Regeln für das Miteinander am Wasser - jedoch nicht das bedingungslose: Im Zweifelsfall hat ein Seemann nach der guten Seemannschaft und nicht nach der Buchstabenfolge des Gesetzestexts zu handeln.

1.2 Verantwortlichkeit

Der Schiffsführer ist verantwortlich für das Leben und die Gesundheit der Crew, sowie für die Unversehrtheit des Schiffes - jeder Schaden fällt auf ihn zurück und kann strafrechtliche Folgen haben (mal abgesehen von den moralischen). Es ist daher für jeden Schiffsführer notwendig

- ✦ sich und seine Crew auf die geplante Fahrt angemessen vorzubereiten,
- ✦ das Fahrzeug auf seine Seetüchtigkeit und Ausrüstung zu überprüfen,
- ✦ sich Revierkenntnis anzueignen und Wetterberichte einzuholen und
- ✦ gegebenenfalls die geplante Fahrt nicht durchzuführen.

Speziell mit einer unerfahrenen Crew muss der Schiffsführer dem Besprechen von kritischen Situationen, der Einführung in das Boot und dem Üben von Notfallmanövern viel Zeit widmen; vom Auslaufen bei schlechten Bedingungen muss abgesehen werden.

1.3 Gesetzestexte

Im folgenden soll ein kleiner Überblick über die auf österreichischen Binnengewässern gültigen Gesetzestexte gegeben werden.

1.3.1 Internationale Gesetze

Kollisionsverhütungsregeln (KVR oder KolReg): Die KVR sind ein international gültiges Regelwerk, das u.a. das Verhalten von Wasserfahrzeugen bei Begegnungen auf Hoher See vorschreibt und Vorrangregeln definiert, sowie die zu führenden Sichtzeichen, Schallsignale und deren Definitionen. Auch wenn die KVR auf österreichischen Binnengewässern nicht gilt, so sind die darin enthaltenen Regeln zum Verhalten bei der Annäherung zweier Wasserfahrzeuge genauer ausgelegt und sollten durchaus im Sinne der guten Seemannschaft auch auf österreichischen Seen in die Entscheidungen des Schiffsführers miteinbezogen werden.

Code for Inland Waterways (CEVNI): Der CEVNI ist eine von den Vereinten Nationen herausgegebene Resolution zur Regelung der Binnenschifffahrt auf europäischen Wasserstraßen. Diese vereinheitlicht die Bestimmungen für das Befahren großer Flüsse und Kanäle in mehreren unterschiedlichen Hoheitsgebieten. In Österreich ist dieses Gesetz vor allem für die Donau von Relevanz. Die Bestimmungen auf nationaler Ebene bezüglich Wasserstraßen in Österreich wurden den Bestimmungen des CEVNI im Laufe der Zeit angenähert.

1.3.2 Nationale Gesetze

Folgende Gesetze regeln in Österreich den Schiffsverkehr (von allgemein zu speziell):

- ⊗ Schifffahrtsgesetz (SchFG)
- ⊗ Seen- und Fluss-Verkehrsordnung (SFVO)
- ⊗ Wasserstraßen-Verkehrsordnung (WVO)
- ⊗ Bodensee-Schifffahrtsordnung

Schifffahrtsgesetz (SchFG): Im SchFG sind allgemeine Verordnungen für Binnengewässer festgelegt, um die Sicherheit der Schifffahrt und die Ordnung an Bord zu gewährleisten. Dies reicht von den Pflichten der Mannschaft eines Wasserfahrzeugs über die Regelungen betreffend Schifffahrtsanlagen wie Häfen, Bedingungen zum Erhalt eines Eichbriefes bzw. einer Schiffszulassung und Vorschriften bei gewerblicher oder privater Nutzung von Fahrzeugen oder Schifffahrtsanlagen und hierfür benötigte Befähigungsausweise und Dokumente. In diesem Gesetz sind keine Verkehrsregeln, Nacht- und Tagzeichen oder Seenotsignale definiert. Es gilt mit Einschränkungen auf allen öffentlichen und privaten Gewässern in Österreich. Ausnahmen, für die Teile dieses Bundesgesetzes nicht gelten, betreffen den Bodensee und Teile des Rheins.

Seen- und Fluss-Verkehrsordnung (SFVO): Basierend auf dem SchFG wird in der Seen- und Fluss-Verkehrsordnung ebenfalls auf die Schiffsführung eingegangen und um einige Verordnungen erweitert. In den weiteren Teilen werden die Schifffahrtszeichen, die von einem Fahrzeug zu führenden Tag- und Nachtzeichen, optische und akustische Signale und die Regeln bei Begegnungen von Fahrzeugen auf österreichischen Flüssen und Seen, die nicht als Wasserstraße gelten, festgelegt.

Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten für öffentliche fließende Gewässer sowie für die in Anlage I des Schifffahrtsgesetzes 1990 angeführten öffentlichen Gewässer und Privatgewässer; sie gelten nicht für Wasserstraßen gemäß § 14 dieses Bundesgesetzes, den Bodensee und den alten Rhein von seiner Mündung bis zur Straßenbrücke Rheineck-Gaissau.

Wasserstraßen-Verkehrsordnung (WVO): Basierend auf den Regelungen des SchFG und der SFVO wird auch in der Wasserstraßenverkehrsordnung das wichtige Thema der Schiffsführung behandelt und um einige

Verordnungen erweitert. In den weiteren Teilen werden wie in der SFVO die Schifffahrtszeichen, die von einem Fahrzeug zu führenden Tag- und Nachtzeichen, optische und akustische Signale und die Regeln bei Begegnung von Fahrzeugen auf österreichischen Wasserstraßen und einige Sonderbestimmungen festgelegt. Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten für die Wasserstraßen Donau (einschließlich Wiener Donaukanal), March, Enns, Trenk und Traun mit allen ihren Armen, Seitenkanälen, Häfen und Verzweigungen. Die Wasserstraßenverordnung wurde im Verlauf ihrer Entwicklung dem in Europa gültigen Regelwerk für Binnenwasserstraßen (CEVNI – Code for Inland Waterways) angelehnt. Vor allem der Donau als internationaler Transportweg wurde damit Rechnung getragen.

Bodensee-Schifffahrtsordnung: Die Bodensee-Schifffahrtsordnung ist ein Übereinkommen über die Schifffahrt am Bodensee der drei Anrainerstaaten Deutschland, Schweiz und Österreich. Ihr Gültigkeitsbereich erstreckt sich vom Alten Rhein von der Brücke Rheineck-Gaissau über den gesamten Bodensee bis in die Rheinstrecken zwischen Konstanz und Stein am Rhein sowie den weiterführenden Hochrhein bis Schaffhausen (Straßenbrücke Schaffhausen-Feuerthalen).

Einen besonderen Status hat der Bodensee zusätzlich durch seine Funktion als Trinkwasserreservoir – die Bodensee-Wasserversorgung versorgt etwa 4 Millionen Menschen. Die sehr strengen Umweltvorschriften werden daher besonders genau kontrolliert. Nicht zuletzt existiert am Bodensee eine relativ alte Binnenseefahrtstradition, die die Bestimmungen der Bodensee-Schifffahrtsordnung mitbeeinflusst.

2 Auszüge aus den Gesetzestexten

In diesem Kapitel wird eine sehr kleine Auswahl relevanter Regeln aus den österreichischen Gesetzen Schifffahrtsgesetz, Seen- und Flussverkehrsordnung und Wasserstraßenverkehrsordnung vorgestellt, die einen Leitfaden für das Führen kleiner, nicht motorisierter Segelboote ohne kommerziellen Nutzen bilden sollen. Für alle Fahrten, die über die soeben genannte Situation hinausgehen, muss sich mit den jeweiligen Gesetzen näher befasst werden.

2.1 Schiffsbesatzung und Ordnung an Bord

Die Besatzung des Fahrzeugs oder des Schwimmkörpers muss nach Zahl und Befähigung ausreichen, um sichere Fahrt und ordnungsgemäßen Schiffsbetrieb zu gewährleisten.

Der Schiffsführer hat durch Erteilung von Anweisungen für Ordnung an Bord zu sorgen und **die Crew wiederkehrend** im Gebrauch von Ausrüstungsgegenständen für besondere Vorfälle (Brand, Person über Bord, Seenot, ...) **zu schulen**. Er hat die **Ausrüstungsgegenstände** regelmäßig zu überprüfen und ist beim Eintritt eines besonderen Vorfalls für die Abläufe an Bord verantwortlich (**Sicherheitsrolle**). In der Sicherheitsrolle werden vor Fahrtantritt die Aufgaben der einzelnen Crewmitglieder für unterschiedliche Notfälle (Seenot, Feuer an Bord, Person über Bord, ...) festgelegt.

Die Besatzung und die Fahrgäste haben den Anweisungen des Schiffsführers unter Einhaltung der Vorschriften zu folgen.

Ab **0,5 Promille im Blut** (Bodensee: 0,8 Promille) oder 0,25 Promille (Bodensee: 0,4 Promille) in der Atemluft oder unter Einfluss sonstiger psychotropen Substanzen gilt eine Person auf jeden Fall als **beeinträchtigt** und ist nicht als Schiffsführer geeignet.

2.2 Allgemeine Sorgfaltspflicht

Schiffsführer haben alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, welche die Rücksicht auf die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen sowie die berufliche Übung gebieten, um folgendes zu vermeiden:

1. Gefährdung von Menschen
2. Beschädigung von anderen Fahrzeugen oder Schwimmkörpern, von Ufern, Bauten oder Anlagen jeder Art im Gewässer oder am Ufer
3. Behinderungen der Berufsschifffahrt oder der Berufsfischerei
4. Verunreinigungen der Gewässer

Zur Abwendung einer unmittelbar drohenden Gefahr dürfen Maßnahmen ergriffen werden, die von den Verordnungen abweichen (gute Seemannschaft).

2.2.1 Schutz von anderen Fahrzeugen, Ufern, Bauten oder Anlagen

Zur Vermeidung von Schäden an (Schifffahrts-)Anlagen gilt ein grundsätzliches Verbot an Schifffahrtszeichen und nicht dafür vorgesehenen Gegenständen (z.B. Straßenlaternen) festzumachen. Desweiteren ist jegliche Beschädigung, unbefugte Anbringung, Entfernung oder Verdeckung von Schifffahrtszeichen, die Veränderung ihrer Lage oder Bedeutung sowie die Anbringung von Beschriftungen, bildlichen Darstellungen und dergleichen untersagt.

Verliert ein Fahrzeug einen Gegenstand, der die übrige Schifffahrt behindert oder gefährdet, so hat der Schiffsführer dies unverzüglich den Behörden unter möglichst genauer Angabe der Position und des Zeitpunkts des Verlusts zu melden - wenn möglich ist die Stelle optisch zu kennzeichnen. Hat ein Fahrzeug ein Schifffahrtszeichen beschädigt, verändert oder verschoben, so muss dies umgehend den Behörden gemeldet werden.

Wird ein unbekanntes Hindernis, ein beschädigtes oder nicht funktionstüchtiges Schifffahrtszeichen oder eine Gefährdung für die Schifffahrt anderer Art entdeckt oder festgestellt, so hat der Schiffsführer dies unverzüglich zu melden.

Auf Seen müssen Fahrzeuge mit Maschinenantrieb, ausgenommen zum An- und Ablegen, einen Mindestabstand von 200 m (Uferzone / Bodensee: 300 m) vom Ufer einhalten. Bei der Annäherung ans bzw. der Entfernung vom Ufer muss der kürzeste Weg gewählt werden (in der Regel eine rechtwinkelige Kurs zur Küstenlinie) und es darf eine Maximalgeschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten werden. Überschneiden sich zwei gegenüberliegende Uferzonen, so muss stets ein Kurs in der Mitte zwischen den beiden Ufern gewählt werden; die Maximalgeschwindigkeit in diesem Fall beträgt 25 km/h (10 km/h am Bodensee). Die Vorschriften dieses Absatzes gelten nicht für Fahrzeuge mit einem rein elektrischen Antrieb mit einer Antriebsleistung von weniger als 0,5 kW (Bodensee: 2 kW).

Bestände von Wasserpflanzen, wie Schilf, Binsen, Seerosen etc. dürfen nicht befahren werden.

2.2.2 Reinhaltung von Gewässern

Bei der Reinhaltung von Gewässern sind die Richtlinien aus dem Wasserrechtsgesetz einzuhalten: **“Die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer [...] ist verboten.“**

2.2.3 Rettung und Hilfeleistung

Der Schiffsführer muss bei Unfällen, die Personen an Bord gefährden, alle verfügbaren Mittel zu deren Rettung einsetzen. Sind Personen oder Fahrzeuge auf einem Gewässer in Gefahr, so sind alle Fahrzeuge in der Nähe verpflichtet im Rahmen ihrer Möglichkeiten unverzüglich Hilfe zu leisten, soweit dies mit der Sicherheit der eigenen Mannschaft und des Fahrzeugs vereinbar ist.

2.2.4 Havarien

Tritt bei einem Zusammenstoß zwischen zwei Fahrzeugen oder einem Fahrzeug und einer Schifffahrtsanlage ein Personenschaden ein, so muss dies umgehend der nächsten Sicherheitsdienststelle bemeldet werden. Diese Meldung muss alle notwendigen Informationen zur Aufklärung der Havarie enthalten. Ist ausschließlich Sachschaden entstanden, so kann die Meldung unterlassen werden, sofern keine Gefahr der Verunreinigung von Gewässern besteht - die Beteiligten haben jedoch Namen und Anschrift des Unfallgegners aufzunehmen.

2.3 Sturmwarnungen

Art und Aussehen von Sturmwarnsignalen sind in Österreich nicht gesetzlich festgelegt und damit uneinheitlich. Die Schiffsführer haben sich über das Vorhandensein und die Art von Sturmwarnsignalen im jeweiligen Segelrevier zu informieren. Wird eine Sturmwarnung ausgegeben, muss ein Schiffsführer, wenn möglich, vor Eintritt der Gefahr einen Hafen oder ein zum Anlanden geeignetes Ufer erreichen.

2.4 Begriffsbestimmungen

Einige im Schifffahrtsgesetz festgelegte Begriffsbestimmungen werden in der Seen- und Flussverkehrsordnung, sowie der Wasserstraßenverkehrsordnung genutzt ohne erneut definiert zu werden. Zur Verständlichkeit der folgenden Kapiteln sind hier einige wesentliche Definitionen erläutert.

2.4.1 Motorfahrzeug/Fahrzeug mit Maschinenantrieb

Das Schifffahrtsgesetz definiert den Begriff **Motorfahrzeug** als "Fahrzeug, das mit einem Maschinenantrieb **ausgestattet** ist [...]". Somit gilt ein Fahrzeug durch das alleinige Mitführen eines Hilfsmotors (auch wenn dieser z.B. im Falle eines Außenbordmotors nicht installiert ist) als Motorfahrzeug.

Die Seen- und Flußverkehrsordnung, sowie die Wasserstraßenverkehrsordnung definieren hingegen den Begriff **Fahrzeug mit Maschinenantrieb** als "Fahrzeug mit eigener in Tätigkeit gesetzter Antriebsmaschine, ausgenommen solche Fahrzeuge, deren Maschine nur zu kleinen Ortsveränderungen [...] verwendet wird". Der Terminus Motorfahrzeug wird in diesen Gesetzestexten verwendet ohne definiert zu werden - es gilt daher die Begriffsbestimmung des Schifffahrtsgesetzes.

2.4.2 Segelfahrzeug/Fahrzeug unter Segel

Das Schifffahrtsgesetz definiert den Begriff **Segelfahrzeug** als "Fahrzeug, das seinen Antrieb ausschließlich durch Wind erhält". Ein Segelboot gilt jedoch nur als Segelfahrzeug, wenn kein (Hilfs-)Motor mitgeführt wird, auch wenn der Vortrieb zu einem bestimmten Zeitpunkt nur durch Windkraft erzeugt wird.

Die Seen- und Flußverkehrsordnung, sowie die Wasserstraßenverkehrsordnung definieren hingegen den Begriff **Fahrzeug unter Segel** als "Fahrzeug, das nur unter Segel fährt [...]", auch wenn sich ein (Hilfs-)Motor an Bord befindet. Der Terminus Segelfahrzeug wird in diesen Gesetzestexten verwendet ohne definiert zu werden - es gilt daher die Begriffsbestimmung des Schifffahrtsgesetzes.

2.4.3 Ruderfahrzeug

Die Begriffsbestimmung des **Ruderfahrzeugs** ist sowohl in SchFG, SFVO und WVO gleich und ist definiert als "Fahrzeug, das seinen Vortrieb ausschließlich aus menschlicher Muskelkraft erhält". Diese Definition schließt die auf Badeseen beliebten Tretboote mit ein.

2.4.4 Sportfahrzeug

Die Begriffsbestimmung des **Sportfahrzeugs** ist sowohl in SchFG, SFVO und WVO gleich und ist definiert als "Fahrzeug, das für Sport- und Erholungszwecke bestimmt ist und kein Fahrgastschiff ist".

2.4.5 Begriffsbestimmungen in der Bodenseeschifffahrtsordnung

Auch die Begriffsbestimmungen in der Bodenseeschifffahrtsordnung unterscheiden sich von denen in den restlichen Gesetzestexten. Im folgenden Text werden zur Vereinfachung die soeben vorgestellten Definitionen verwendet; sollte der Gesetzestext selbst gelesen werden, muss auf die unterschiedlichen Begriffsbestimmungen Rücksicht genommen werden.

2.5 Schiffsführung und Befähigungsausweispflicht

Zur selbständigen Führung eines Fahrzeugs sind grundsätzlich Befähigungsausweise notwendig, **Ausnahmen** bilden u.a.:

- ⊗ Führen von Motorfahrzeugen mit einer Antriebsleistung bis 4,4 kW
- ⊗ Führen von Ruderfahrzeugen
- ⊗ Führen von Segelfahrzeugen

Diese Ausnahmen gelten nur, wenn die Fahrzeuge durch Schiffsführer und Mannschaft **nicht gewerblich** genutzt werden.

Der BFA Binnen (ex A-Schein) ist ein Verbandsschein, durch dessen Besitz keine zusätzlichen rechtlichen Kompetenzen erteilt werden. Es liegt im Ermessen der Bootsvermieter und Segelschulen, ob dieser Voraussetzung für das Mieten einer ihrer Fahrzeuge ist. Nur **bei der Teilnahme an offiziellen österreichischen Regatten** (Meisterschaften etc.) ist der **Besitz des BFA Binnen** für die meisten Bootsklassen Voraussetzung - zumindest für den Steuermann -, aber nicht die einzige. Um an Meisterschaften oder Ligen teilnehmen zu können muss die Crew außerdem eine **Mitgliedschaft beim österreichischen Segelverband (ÖSV)** oder einem nationalen Verband eines anderen Staates vorweisen und sowie eine **Haftpflichtversicherung für das Boot** erwerben.

2.5.1 Nicht befähigungsausweispflichtige Fahrzeuge

Nicht befähigungsausweispflichtige Wasserfahrzeuge dürfen unter folgenden Bedingungen geführt werden:

- ⊗ Motorfahrzeuge
 - 🕒 Bis 4,4 kW ab dem vollendeten 14. Lebensjahr
 - 🕒 Mit rein elektrischem Maschinenantrieb bis 0,5 kW bereits ab dem vollendeten 12. Lebensjahr
- ⊗ Segelfahrzeuge
 - 🕒 Ab dem vollendeten 12. Lebensjahr, sofern alle an Bord befindlichen Personen eine Schwimmweste tragen
- ⊗ Ruderfahrzeuge
 - 🕒 Ab dem vollendeten 12. Lebensjahr
- ⊗ Segelbretter
 - 🕒 Ab dem vollendeten 12. Lebensjahr

2.5.2 Schifferpatente am Bodensee

Für die Führung eines Fahrzeugs, dessen **Maschinenleistung 4,4 kW** übersteigt oder dessen **Segelfläche 12 m²** übersteigt, wird ein Schifferpatent benötigt. Das Schifferpatent muss zu jeder Zeit an Bord mitgeführt werden.

Schifferpatente:

- ✳ **Kategorie A:** Motorfahrzeuge, sofern diese nicht in die Kategorien B oder C fallen (Mindestalter 18 Jahre)
- ✳ **Kategorie B:** Fahrgastschiffe (Mindestalter 21 Jahre)
- ✳ **Kategorie C:** Güterschiffe sowie schwimmende Geräte mit eigenem Antrieb (Mindestalter 21 Jahre)
- ✳ **Kategorie D:** Fahrzeuge unter Segel (Mindestalter 14 Jahre)

2.6 Schiffszulassung

Wasserfahrzeuge auf öffentlichen Gewässern bzw. **gewerblich genutzte** Wasserfahrzeuge auf privaten Gewässern (auch vermietete Fahrzeuge) benötigen grundsätzlich eine Zulassung, **Ausnahmen** bilden u.a.:

- ✳ Segelfahrzeuge bis 15 m Länge
- ✳ Segelfahrzeuge ohne Aufbauten und Wohneinrichtungen bis 20 m Länge
- ✳ Motorfahrzeuge, die mit ausschließlich elektrischem Antrieb bis zu 4,4 kW ausgestattet sind
- ✳ Ruderfahrzeuge bis 20 m Länge

In der Zulassung ist u.a. die mitzuführende Mindestausrüstung vorgeschrieben, die Mindestausrüstung für nicht zulassungspflichtige Boote ist in der SFVO und der WVO festgehalten.

2.6.1 Mindestausrüstung von Sportfahrzeugen

Als **Mindestausrüstung** werden die laut Gesetz mitzuführenden Ausrüstungsgegenstände bezeichnet - die die Mindestausrüstung umfassende Sicherheitsausrüstung bezeichnet alle Ausrüstungsgegenstände, deren Mitnahme die gute Seemannschaft gebietet. Gemäß der Seen- und Flussverkehrsordnung und Wasserstraßenverkehrsordnung muss an Bord von Sportfahrzeugen (wenn auch nicht zulassungspflichtig), die Motorfahrzeuge sind, auf jeden Fall mitgeführt werden:

- ✳ Ein oder zwei Anker mit einer Gesamtmasse (in kg) von mindestens 1,5 mal der Länge über Alles des Fahrzeugs; werden zwei Anker mitgeführt muss der kleinere mindestens 45 % der Gesamtmasse besitzen,
- ✳ für Sportfahrzeuge mit einer Länge über Alles bis zu 8 m für jeden Anker eine Ankerkette von mindestens 0,5 mal der Länge über Alles und einer Bruchlast (in kN) von mindestens 35 % der Ankermasse in kg, sowie für jeden Anker eine Ankertrosse von mindestens 4 mal der Länge über Alles und einer Bruchlast (in kN) von mindestens 35 % der Ankermasse ODER für jeden Anker eine Ankertrosse von mindestens 5 mal der Länge über Alles und einer Bruchlast (in kN) von mindestens 35 % der Ankermasse in kg,
- ✳ für Sportfahrzeuge mit einer Länge über Alles über 8 m für jeden Anker eine Ankerkette von mindestens 4 m Länge und einer Bruchlast (in kN) von mindestens 35 % der Ankermasse in kg, sowie für jeden Anker eine Ankertrosse von mindestens 32 m Länge und einer Bruchlast (in kN) von mindestens 35 % der Ankermasse in kg ODER für jeden Anker eine Ankertrosse von mindestens 40 m Länge über Alles und einer Bruchlast (in kN) von mindestens 35 % der Ankermasse in kg,
- ✳ zwei Festmacherleinen mit einer Länge von mindestens 1,5 mal der Länge über Alles und einer Bruchlast (in kN) von mindestens 0,5 mal der Länge über Alles,
- ✳ ein Bootshaken,
- ✳ ein Rettungsring oder ein gleichwertiges Einzelrettungsmittel,
- ✳ eine Rettungsweste für jede Person an Bord,
- ✳ eine Erste-Hilfe-Ausrüstung und

- ☼ eine Einstiegshilfe.

Ist das Motorfahrzeug mit einer Verbrennungskraftmaschine ausgestattet, so ist eine Zulassung notwendig. Mögliche Abweichungen der Ausrüstungsvorschriften sind in der Zulassungsurkunde festgelegt und müssen eingehalten werden.

Zusätzliche Ausrüstung ist zwar im Gesetz nicht explizit festgelegt, fordert aber die gute Seemannschaft. Unzureichende Sicherheitsausrüstung und etwaige dadurch entstandene Schäden bei einem Unfall fallen unbedingt zu Lasten des Schiffsführers.

2.6.2 Zusätzliche Ausrüstung von Segelfahrzeugen gemäß WVO

Gemäß der Wasserstraßenverkehrsordnung muss an Bord von Segelfahrzeugen, wenn auch nicht zulassungspflichtig, auf jeden Fall mitgeführt werden:

- ☼ eine geeignete Einrichtung zum Rudern (z.B. Riemen und Rudergabeln) und
- ☼ ein ausreichender Maschinenantrieb, sofern die Wasserverdrängung im Leerzustand 250 kg übersteigt bzw.
- ☼ ein Maschinenantrieb mit einer Antriebsleistung von mehr als 4,4 kW, um Schleusenbereiche befahren zu dürfen.

Auf Wasserstraßen ist ein Fahrzeug mit einer Wasserverdrängung im Leerzustand von mehr als 250 kg demnach stets ein Motorfahrzeug und muss dementsprechend ausgestattet werden.

2.6.3 Schiffszulassung und Mindestausrüstung am Bodensee

Die Zulassungsurkunde muss stets an Bord mitgeführt werden. Einer Zulassung am Bodensee bedürfen

- ☼ Motorfahrzeuge mit einer Rumpflänge ab 2,5 m und
- ☼ Segelfahrzeuge, sofern diese über Wohn-, Koch- oder sanitäre Anlagen verfügen.

Am Bodensee gelten andere Regelungen bezüglich der Mindestausrüstung von Fahrzeugen, einige für Sportfahrzeuge relevante Anforderungen lauten:

- ☼ Fahrzeuge müssen mit den optischen und akustischen Geräten ausgestattet sein, die zur Abgabe der laut Bodenseeschifffahrtsordnung vorgeschriebenen Signale notwendig sind
- ☼ Fahrzeuge mit einem Innenbordmotor mit einer Maschinenleistung über 4,4 kW und Fahrzeuge mit einem Außenbordmotor mit einer Maschinenleistung über 7,4 kW, sowie Fahrzeuge mit Heiz- und/oder Kocheinrichtungen müssen Feuerlöscheinrichtungen an Bord mitführen
- ☼ Fahrzeuge, ausgenommen Ruderboote und Segelfahrzeuge sowie Motorfahrzeuge mit einer Antriebsleistung von maximal 4,4 kW ohne festen Ballast (also rein formstabile Boote, z.B. Jollen oder Schlauchboote), müssen mit Anker und Ankergeschirr ausgerüstet sein
- ☼ Sportfahrzeuge, die behelfsmäßig mit Paddel oder Ruder bewegt werden können, müssen diese mitführen
- ☼ Sportfahrzeuge müssen für jede an Bord befindliche Person eine dem Körpergewicht entsprechende Rettungsweste mitführen (Mindestauftriebskraft für Personen mit mehr als 40 kg: 100 N)
- ☼ Auf Fahrzeugen mit unzureichendem Stauraum (z.B. Jollen) müssen die an Bord befindlichen Personen genormte Schwimmhilfen tragen oder mitführen

2.7 Fahrregeln

Der Schiffsführer hat jedes Manöver, das bei Anwendung der Fahrregeln erforderlich wird, **deutlich erkennbar** und **rechtzeitig** auszuführen.

2.7.1 Rangordnung der Verkehrsteilnehmer

Es existiert eine **Hierarchie** in der festgelegt wird, welche Fahrzeuge beim Begegnen, Kreuzen oder Überholen auszuweichen haben. Die Rangordnung **von Fahrzeug mit Vorrang bis Fahrzeug mit Ausweichpflicht** lautet:

1. Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes im Einsatz
2. Fahrzeuge der Feuerwehr oder Wasserrettung im Einsatz
3. Fahrgastschiffe (ex Vorrangfahrzeuge) mit einer zugelassenen Fahrgästanzahl von mehr als 12 Personen (Bodensee: keine Mindestanzahl von Fahrgästen) und schwer bewegliche Fahrzeuge (z.B. Schleppverbände)
4. Fischereifahrzeuge beim Fischen
5. Andere Fahrzeuge nach Maßgabe der allgemeinen Ausweichregeln:
 - a) Kleinfahrzeuge haben Nachrang gegenüber Fahrzeugen die keine Kleinfahrzeuge sind
 - b) Zwischen zwei Kleinfahrzeugen mit unterschiedlichen Antriebsarten auf sich kreuzenden Kursen gilt folgende Hierarchie:
 - i. Kleinfahrzeuge unter Segel
 - ii. Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb, die nicht unter Segel fahren (z.B. Ruderboote)
 - iii. Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb
6. Schwimmkörper (z.B. Surfbretter / in der Bodenseeschifffahrtsordnung nicht definiert)

Gegenüber Fahrgastschiffen und Berufsfischern ist ein **Mindestabstand von 50 m** einzuhalten, sofern es die Gegebenheiten zulassen.

Als **Kleinfahrzeuge** gelten alle Fahrzeuge deren Länge über Alles **geringer als 20 m** ist und die zur Beförderung bis **maximal 12 Personen** zugelassen sind. Ausnahmen bilden Bugsierer und Schubleichter. Am **Bodensee** existiert die Unterscheidung zwischen Fahrzeugen, die keine Kleinfahrzeuge sind, und Kleinfahrzeugen NICHT. Die diskutierten Vorschriften gelten für alle Verkehrsteilnehmer unabhängig von deren Größe.

Die Bestimmungen bei der Begegnung zweier Fahrzeuge, die nicht Kleinfahrzeuge sind, wird im Zuge dieser Zusammenfassung nicht behandelt.

2.7.2 Wegerecht, Nahbereichssituation und Kollisionsgefahr

Die aktuellen Versionen der österreichischen Gesetze betreffend die Binnenschiffahrt schreiben lediglich folgendes Verhalten bei der Annäherung zweier Verkehrsteilnehmer aneinander vor:

Ein ausweichpflichtiges Fahrzeug muss den anderen Fahrzeugen den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen.

Als sinnvolle Ergänzung sollen hier einige Vorschriften der **KVR** angeführt werden, deren Einhaltung nicht nur auf Hoher See, sondern auch in Binnengewässern zur guten Seemannschaft gehören. Ausweichpflichtige Fahrzeuge, im folgenden Text als **Nachrangboote** bezeichnet, müssen der **Ausweichpflicht** rechtzeitig, deutlich erkennbar und nach guter Seemannschaft nachkommen. Es liegt im Ermessen des Schiffsführers, wie dieses Manöver ausgeführt wird, durch

- ⊗ Änderung des Kurses
- ⊗ Änderung der Geschwindigkeit
- ⊗ Änderung von Kurs und Geschwindigkeit

In der Regel ist eine **einmalige** Änderung des Kurses um mindestens 30° der Geschwindigkeitsänderung vorzuziehen, da eine Kursänderung vom Wegerechtsboot einfacher wahrgenommen wird, als eine (reine) Geschwindigkeitsänderung.

Als **Nahbereichssituation** wird das Zusammentreffen zweier oder mehrerer Fahrzeuge auf relativ engem Raum bezeichnet - die Größe des Nahbereichs ist abhängig von den äußeren Umständen (Platzverhältnisse, Wettersituation, Größe und Manövrierfähigkeit der Schiffe, ...). Fahrzeuge, die sich in einer Nahbereichssituation befinden oder am Weg sind sich in eine solche zu begeben, werden als **Kollisionsgegner** bezeichnet.

Das Fahrzeug, das bei einer Begegnung aufgrund seines höheren Ranges oder anderen Bestimmungen Vorrang hat, soll im folgenden Text als **Wegerechtsboot** bezeichnet werden. Das Wegerechtsboot **muss** im Falle einer Begegnung seinen Kurs und seine Fahrt beibehalten bis die Nahbereichssituation eindeutig aufgelöst ist. Kommt ein Kollisionsgegner seiner Ausweichpflicht nicht nach, so kann das Wegerechtsboot versuchen das Nachrangboot auf dessen Ausweichpflicht aufmerksam zu machen, sofern dies erfolgversprechend ist. Sollte das Nachrangboot seiner Ausweichpflicht nicht nachkommen und die Gefahr eines Zusammenstoßes imminent werden (**Kollisionsgefahr**), muss **das Manöver des letzten Augenblicks** gefahren werden. Beim Manöver des letzten Augenblicks behält das Wegerechtsfahrzeug Kurs und Geschwindigkeit bei, solange ein sicheres Ausweichen möglich ist. Das Ausweichmanöver selbst muss so gefahren werden, dass die Gefahr auf einen Zusammenstoß unter Anbetracht eines möglichen Manövers (des letzten Augenblicks) des Kollisionsgegners minimiert wird.

2.7.3 Aufeinandertreffen zweier Kleinfahrzeuge

Beim Aufeinandertreffen zweier Kleinfahrzeuge muss differenziert werden auf welchen relativen Kursen sie dies tun. Es wird unterschieden zwischen **überholen, begegnen und auf kreuzenden Kursen**.

Begegnen Für parallele oder beinahe parallele Kurse, aber unterschiedliche Fahrtrichtung, gilt, dass jedes Fahrzeug **nach Steuerbord ausweichen** muss. In Ausnahmefällen kann die Vorbeifahrt Steuerbord an Steuerbord erfolgen, dies wird von beiden Fahrzeugen durch die Abgabe von zwei kurzen Tönen •• signalisiert.

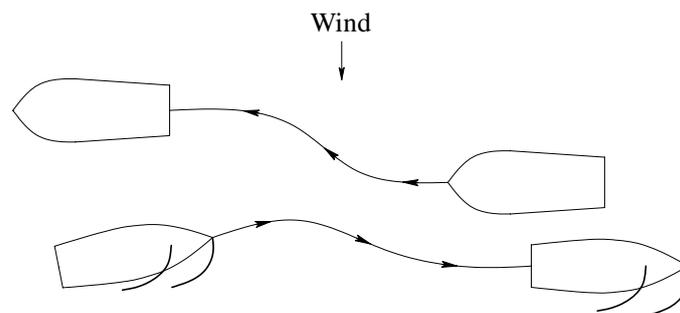


Abbildung 1: Ausweichregel zwischen zwei sich begegnenden (Klein-)Fahrzeugen unabhängig von der Antriebsart

Überholen Als Überholer gilt ein Fahrzeug, das sich, aus Sicht des vorausfahrenden, aus dem Sektor von zwei Strich achterlicher als querab einer Seite über recht achteraus bis zwei Strich achterlicher als querab der anderen Seite nähert ($1 \text{ Strich} = 11,25^\circ$) – dieser Sektor entspricht dem vom Hecklicht überstrichenem Sektor.

Grundsätzlich hat sich der Überholende freizuhalten und **an der Backbordseite des Vorausfahrenden** zu überholen. Der Überholte darf während des Überholmanövers seinen Kurs nicht in Richtung des Überholenden ändern und seine Geschwindigkeit nicht erhöhen. Überholt jedoch ein Fahrzeug unter Segel ein anders

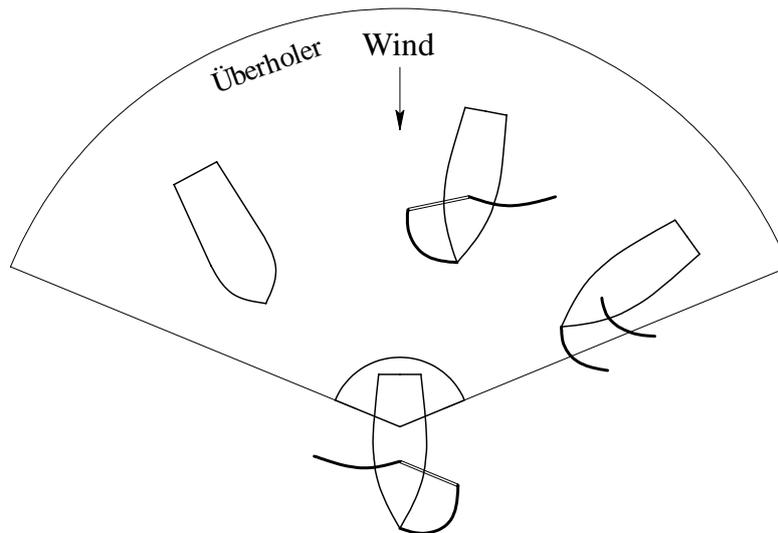


Abbildung 2: Definition eines überholenden Fahrzeugs

Fahrzeug unter Segel gilt, dass dies **nur in Luv** des vorausfahrenden Fahrzeugs zu geschehen hat - auch wenn das die Steuerbordseite des vorausfahrenden Seglers ist.

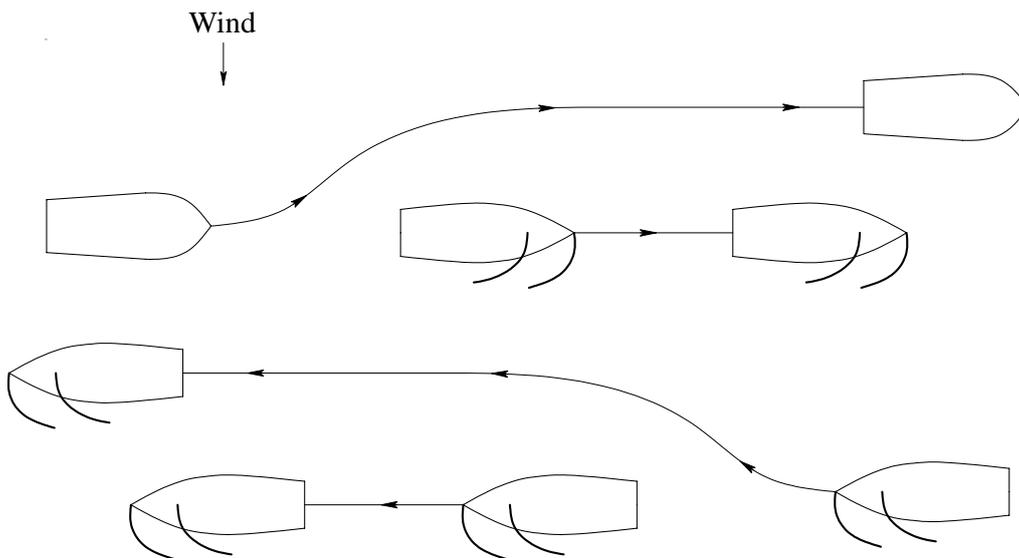


Abbildung 3: Grundsätzlich ist der Überholvorgang an der Backbordseite des Vorausfahrenden durchzuführen (oben), nur wenn zwei Fahrzeuge unter Segel involviert sind, muss dies in Luv geschehen (unten)

Kreuzen Zwischen zwei Kleinfahrzeugen mit unterschiedlichen Antriebsarten auf sich kreuzenden Kursen gilt folgendes:

1. Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb sind ausweichpflichtig gegenüber Kleinfahrzeugen ohne Maschinenantrieb, die nicht unter Segel fahren (z.B. Ruderboote oder Tretboote) und Kleinfahrzeugen unter Segel
2. Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb, die nicht unter Segel fahren (z.B. Ruderboote oder Tretboote) sind ausweichpflichtig gegenüber Kleinfahrzeugen unter Segel

Treffen sich zwei Kleinfahrzeuge mit der **gleichen Antriebsart** (außer Fahrzeuge unter Segel) auf sich kreuzenden Kursen, gilt, dass **das Fahrzeug auszuweichen hat, das das andere auf seiner Steuerbordseite**

sieht (wie im Straßenverkehr die Rechtsregel). Eine Ausnahme bildet der Fall, wenn ein Fahrzeug dem Gewässerrand an seiner Steuerbord folgt. Unabhängig davon wie sich das gegnerische Kleinfahrzeug nähert muss ersteres seinen Kurs beibehalten.

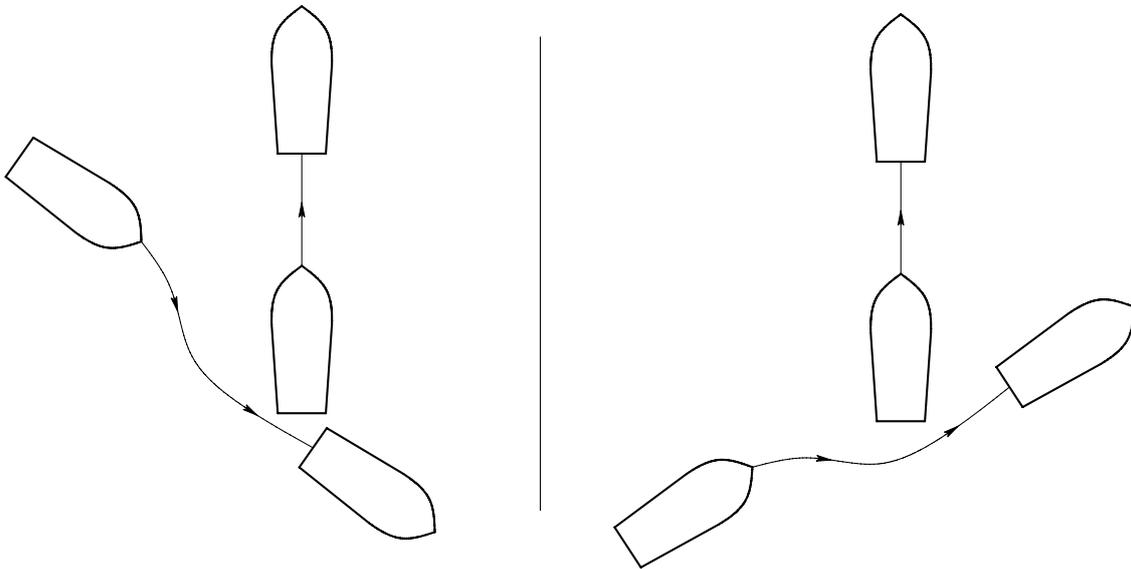


Abbildung 4: Ausweichregel zwischen zwei (Klein-)Fahrzeugen gleichen Ranges auf kreuzenden Kursen, die keine Fahrzeuge unter Segel sind

Treffen sich hingegen zwei **Kleinfahrzeuge unter Segel** auf sich kreuzenden Kursen, gelten folgende zwei Regeln:

- ⊗ **Backbordbug vor Steuerbordbug:** Treffen die zwei Fahrzeuge **mit Wind von unterschiedlicher Seite** aufeinander, gilt, dass das Fahrzeug **mit Backbordschoten** (Wind von Steuerbord) gegenüber dem Fahrzeug mit Steuerbordschoten (Wind von Backbord) **Vorrang** hat. Segelt ein Fahrzeug **auf Vorwindkurs** und befinden sich dessen Segel auf unterschiedlichen Seiten, zählt die **Position des Großbaums**.
- ⊗ **Lee vor Luv:** Treffen die zwei Fahrzeuge **am gleichen Bug** (mit Wind von der gleichen Seite) aufeinander hat das Segelboot **Vorrang, das sich in Lee** des anderen befindet. Befinden sich beide Fahrzeuge in Bezug auf den wahren Wind auf gleicher Höhe, so gilt jenes Boot als leeseitiges, das einen höheren Kurs anliegt (z.B. in Abbildung 5 rechte Spalte, unterstes Bild: Das Boot mit Raumwindkurs hat segelt einen höheren Kurs, als das Boot platt vor dem Wind - und hat damit Wegerecht).

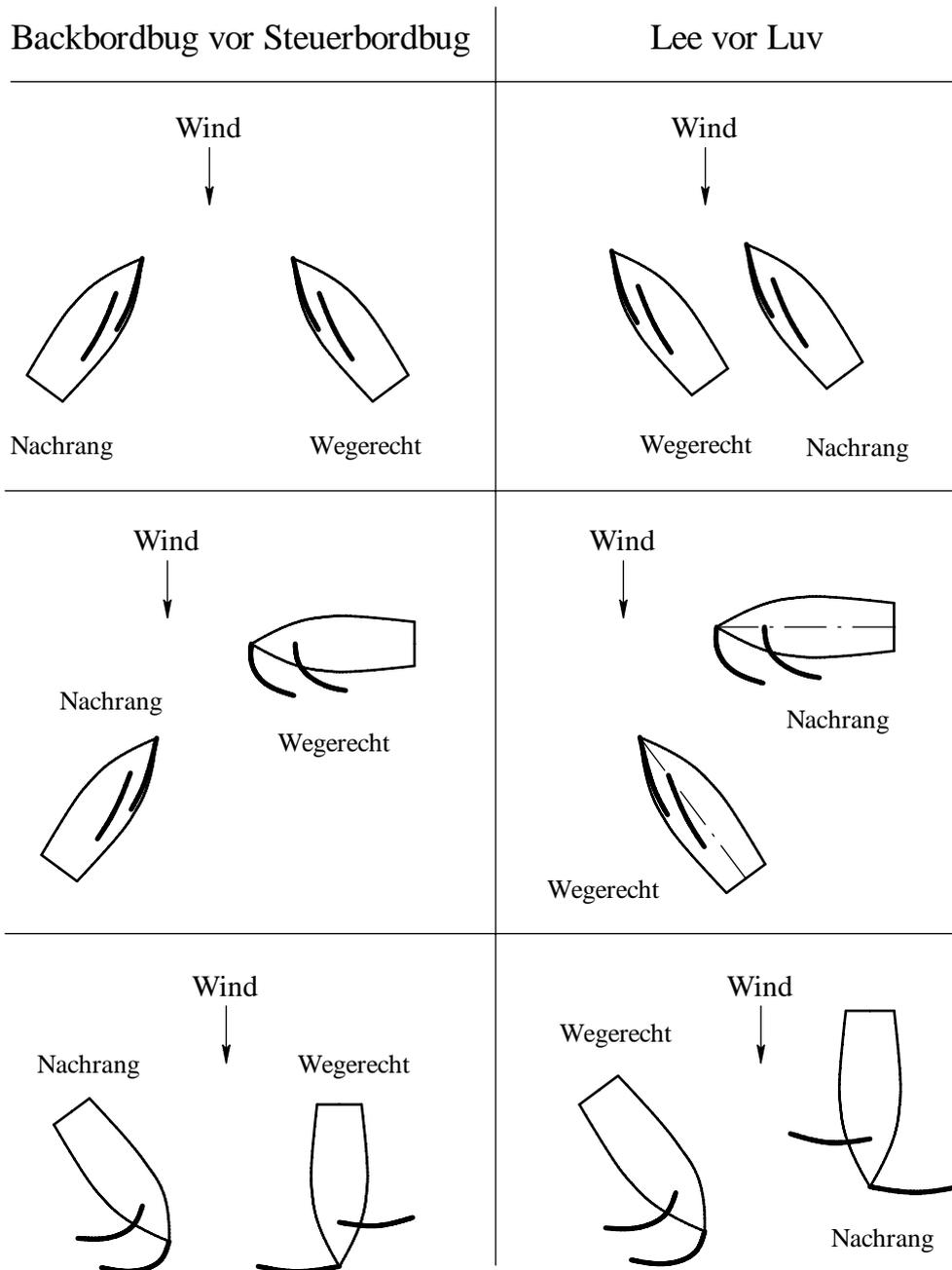


Abbildung 5: Ausweichregel zwischen zwei (Klein-)Fahrzeugen unter Segel auf sich kreuzenden Kursen, mit Wind von unterschiedlicher Seite (linke Spalte: Backbordbug vor Steuerbordbug) und mit Wind von der gleichen Seite (rechte Spalte: Lee vor Luv)

2.7.4 Vergleich: Wettfahrtregeln

Für Regatten wurde ein **ausführliches Regelwerk** entwickelt, das bei offiziellen Meisterschaften und Großereignissen zur Anwendung kommt. Eine eingehende Betrachtung führte an dieser Stelle zu weit, jedoch tendiert die österreichische Binnenseglergemeinschaft zu der Annahme, dass die Regelung der Ausweichpflicht in den Wettfahrtregeln mit den Bestimmungen in den Verordnungen übereinstimmt. Daher kommt es immer wieder zu Missverständnissen, bei einem Unfall zählt aber nur der Gesetzestext. Aus diesem Grund - und auch weil es zum seglerischen Grundwissen gehört - sollen hier einige wesentliche Regattaregeln angeschnitten werden. Es sei an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, dass hier kein Anspruch

auf Vollständigkeit gestellt werden kann - weder was die Summe der Regeln, noch was die Vollständigkeit einzelner Regeln betrifft.

Klar achteraus, klar voraus und überlappen Anstatt der in den Verordnungen getroffenen Unterscheidung begegnen/kreuzende Kurse/überholen werden nur zwei Situation unterschieden:

1. Ein Boot ist klar voraus, das andere klar achteraus.
2. Die Boote überlappen.

Segeln zwei Boote auf **demselben Bug** und befindet sich eines der Boote vollkommen (Rumpf und Equipment in seiner normalen Position) **hinter einer gedachten Linie normal zur Schiffslängsachse** durch den achterlichsten Punkt des Rumpfes bzw. des Equipments in seiner normalen Position des vorderen Bootes, so gilt das achterliche Boot als „**klar achteraus**“ und das vorlichere Boot als „**klar voraus**“. Ist keines der Boote „klar achteraus“ bzw. „klar voraus“, dann **überlappen** die Boote.

Befindet sich zwischen zwei Booten ein drittes, das mit den beiden äußeren überlappt, so gelten alle drei als miteinander überlappt.

Wettfahrtregeln Auf Basis dieser Definitionen sind nun die Vorrangregeln zweier sich treffender Boote (im freien Wasser ohne Hindernis oder Bahnmarke in der Nähe) festgelegt:

- ⊗ **Auf unterschiedlichen Bügen (Regel 10):** Treffen sich Boote auf unterschiedlichen Bügen, so muss sich das Boot mit Steuerbordbug gegenüber dem Boot auf Backbordbug freihalten.
- ⊗ **Gleicher Bug mit Überlappung (Regel 11):** Treffen sich zwei überlappende Boote auf gleichem Bug, so muss sich das Boot in Luv gegenüber dem Boot in Lee freihalten.
- ⊗ **Gleicher Bug ohne Überlappung (Regel 12):** Treffen sich Boote auf gleichem Bug ohne dass eine Überlappung besteht, so muss sich das Boot, das sich klar achteraus befindet, gegenüber dem Boot, das sich klar voraus befindet, freihalten.

Die Ähnlichkeit der Regeln 10, 11 und 12 zu den gesetzlichen Ausweichregeln ist offensichtlich, dennoch sind die Unterschiede eindeutig. Ein Differenzieren auf österreichischen Seen fällt jedoch zunehmend schwerer.

- ⊗ **Während einer Wende (Regel 13):** Geht ein Boot mit dem Bug durch den Wind, so muss es sich solange von allen anderen Booten freihalten, bis es auf dem neuen Bug wieder auf einen Am-Wind-Kurs abgefallen ist. Diese Regel sagt nichts über die Segelstellung aus, es zählt ausschließlich der Kurs des Bootes, unabhängig davon, ob die Segel noch killen oder schon wieder dichtgeholt wurden. Treffen sich zwei wendende Boote, so muss sich das Boot, das sich an der Backbordseite des anderen befindet oder das klar achteraus befindliche Boot, freihalten.
- ⊗ **Berührung vermeiden (Regel 14):** Berührungen sind zu vermeiden. Hält sich ein Boot mit Nachrang nicht frei, so muss das Boot mit Vorrang so manövrieren, dass eine Berührung vermieden wird.
- ⊗ **Wegerecht erlangen (Regel 15):** Erhält ein Boot durch ein Manöver Wegerecht (z.B. durch eine Wende), so hat es Booten mit Nachrang so viel Raum zu lassen, dass diese sich freihalten können. Diese Regel gilt nicht, wenn das Wegerecht durch ein Manöver des anderen Bootes erhalten wird.
- ⊗ **Kursänderungen (Regel 16):** Ändert ein Wegerechtsboot seinen Kurs, so muss es dem Boot mit Nachrang den Raum lassen sich freizuhalten.

Dies ist nur ein sehr kurze Auswahl aus den 92 Bestimmungen, wobei nur die Regeln 10-20 den Vorrang zwischen den Booten regelt. Die sehr ausführlichen Regeln 18-20 behandeln Situationen in der Nähe von Hindernissen und Bahnmarken, die den abzusegelnden Kurs kennzeichnen.

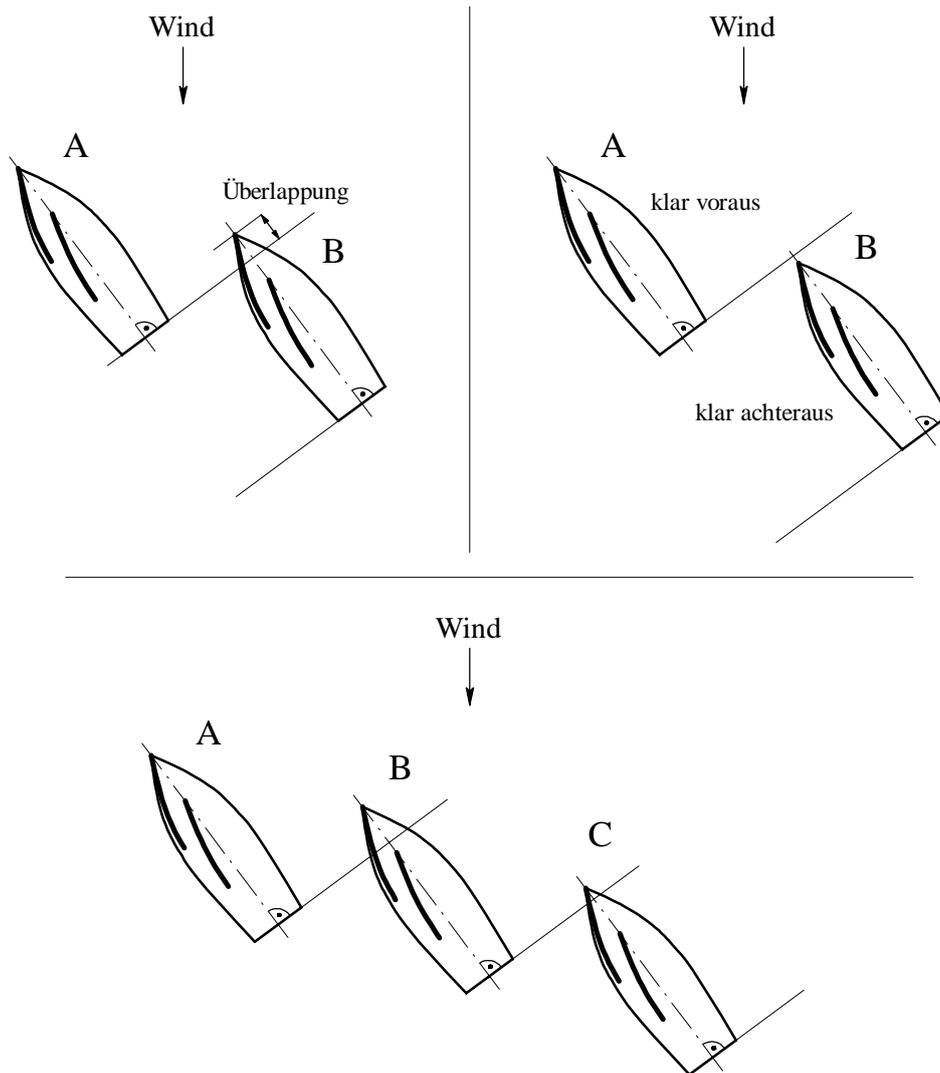


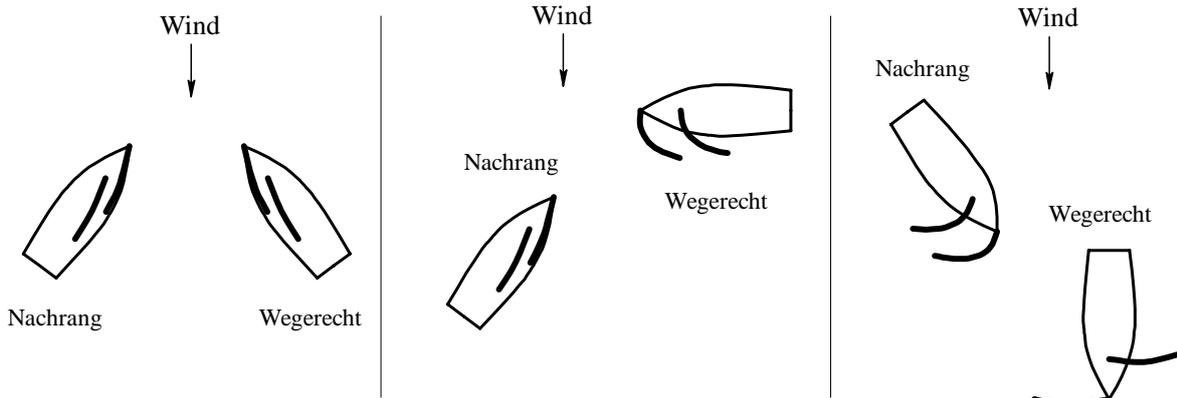
Abbildung 6: Links oben überlappen die Boote A und B, rechts oben ist das Boot B klar achteraus; unten überlappen die Boote A und C aufgrund der gemeinsamen Überlappung mit Boot B

Raum, Entlastung und Protest Um ein Boot auf seinen Nachrang aufmerksam zu machen, wird diesem das Wort „**Raum**“ zugerufen. Wenn das Nachrangboot seiner **Freihaltspflicht nicht nachkommt** und einen Regelverstoß begeht, so muss es sich unmittelbar danach von anderen Teilnehmern **freisegeln und abwechselnd zwei Wendungen und zwei Halsen** fahren (Zwei-Drehungen-Strafe), um sich zu entlasten - mit welchem Manöver begonnen wird, darf das Boot selbst entscheiden. Ein Regelverstoß, der zur Entlastung **nur eine Wende und eine Halse** (Ein-Drehung-Strafe) erfordert ist die Berührung einer Bahnmarke.

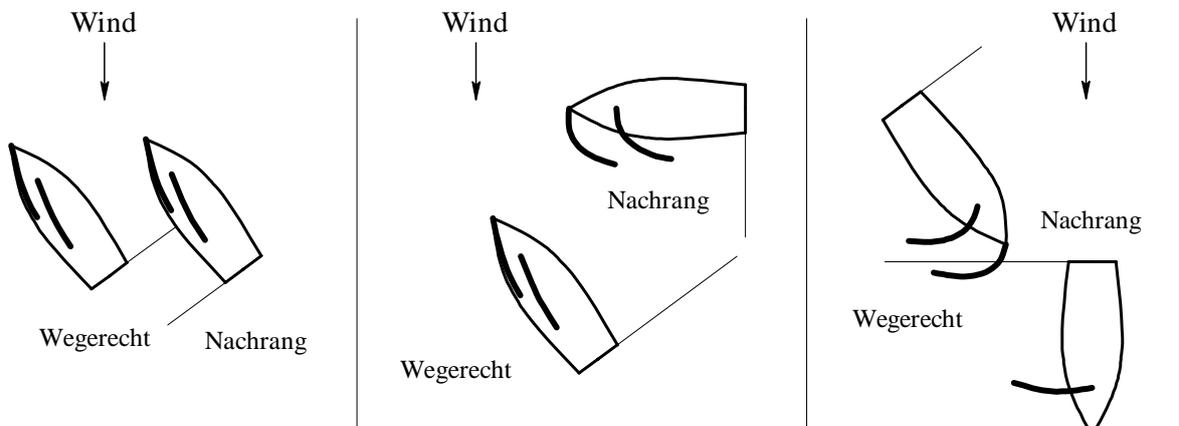
In der Hitze der Wettfahrt kommt es durchaus vor, dass solche Entlastungen nur unter Androhung **eines Protestes gegen den Regelverstoß** durchgeführt werden. Entlastet sich der Teilnehmer gemäß der oben beschriebenen Vorschrift, so kommt es zu keiner **Protestverhandlung**.

Natürlich besteht auch die Möglichkeit, dass die Teilnehmer unterschiedlicher Meinung sind bezüglich der vorgefallenen Situation und der Wettfahrtregeln. In diesem Fall kann ein **Protest eingereicht** werden, um den Regelverstoß vom **Schiedsgericht** beurteilen lassen zu können. Damit ein Protest überhaupt verhandelt wird, muss der bzw. ein durch den Regelverstoß geschädigter Teilnehmer **unmittelbar danach**

Regel 10: Auf unterschiedlichen Bügen



Regel 11: Bei gleichem Bug mit Überlappung



Regel 12: Bei gleichem Bug ohne Überlappung

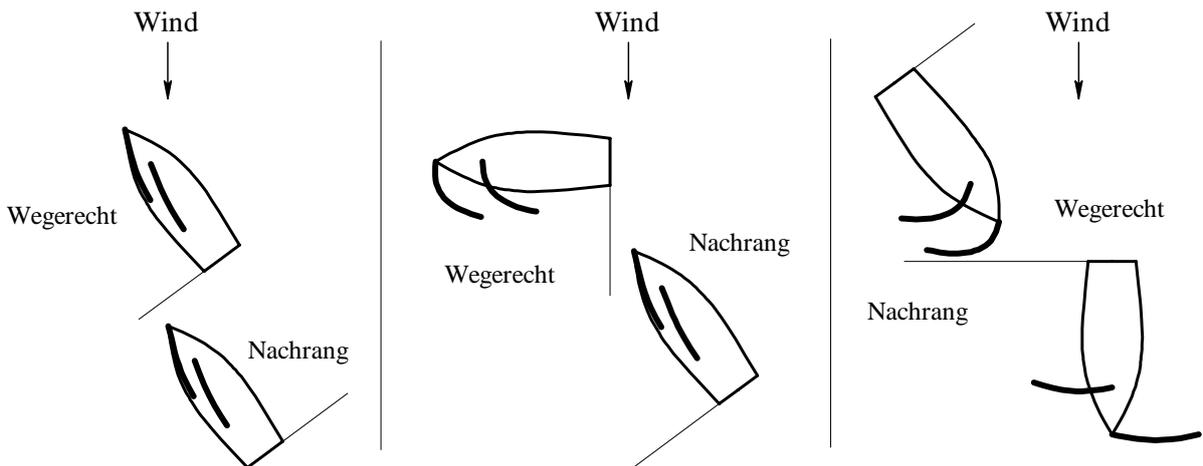


Abbildung 7: Jeweils drei Beispiele für die Regeln 10, 11 und 12

laut das Wort „**Protest**“ rufen und eine rote Flagge, die **Protestflagge**, zeigen - die Protesflaggenpflicht entfällt auf Bootsklassen mit einer Rumpflänge von **weniger als sechs Metern**. Im Anschluss der Wettfahrten gibt es einen Zeitraum, die **Protestfrist**, in dem ein Protest durch Ausfüllen eines **Protestformulars**

angemeldet werden muss, um ihn verhandeln zu können. Ist einer dieser drei Grundbedingungen

1. „Protest“ rufen,
2. setzen der Protesflagge (ab einer Bootslänge von 6 m) oder
3. fristgerechtes Einreichen des Protests mit dem Protestformular

nicht erfüllt, so wird der Protest nicht verhandelt, unabhängig davon, ob ein Regelverstoß vorlag oder nicht.

Regattaformate Ganz allgemein kann jedes Boot gegen jedes andere in einer Regatta segeln. In Wettfahrten in denen Boote unterschiedlicher Bauart gegeneinander antreten, wird in der Regel anhand der Bootsdaten (im **Messbrief**) ein Faktor berechnet, mit dem die Wettfahrzeiten der einzelnen Teilnehmer multipliziert und damit vergleichbar gemacht werden sollen. In diese Faktoren können Bootslänge, Segelfläche, aero- und hydrodynamische Eigenschaften und vieles mehr einfließen und es haben sich unterschiedliche Berechnungsmethoden etabliert (Yardstick, ORC, IMS, ...). Diesbezüglich fairer sind Regatten, die nur einen bestimmten Bootstyp zulassen (One Design). Treten mindestens drei Boote bei einer Wettfahrt gegeneinander an, so wird das Regattaformat als **Fleet Racing** bezeichnet, bei nur zwei Booten als **Match Racing**.

Seit einigen Jahren setzt sich eine Regattagestaltung durch bei der nur wenige Boote in vielen, sehr kurzen Wettfahrten gegeneinander antreten. Ein wesentlicher Vorteil dieser Variante ist die geringe Anzahl an benötigten Booten - diese sind meist von gleicher Bauart und werden häufig vom Veranstalter bereit gestellt. Alle teilnehmenden Crews tauschen die Boote durch, daher entsteht keiner Mannschaft ein Vorteil durch ein besseres Boot oder teureres Material. Aufgrund der geringen Größe des Regattafeldes wird auch oft auf das Instrument der Protestverhandlung verzichtet. Stattdessen bewegen sich Schiedsrichter (Umpires) in kleinen, schnellen Motorbooten im Feld, ahnden Verstöße gegen Wettfahrregeln unmittelbar, vergeben Strafen und überwachen die Entlastungen (Umpired Fleet Racing oder Direct Judging).

2.7.5 Ergänzungen zu den gesetzlichen Fahrregeln

Treffen Boote aufeinander von denen sich eines in einer Regatta befindet, das andere jedoch nicht, dann gelten selbstverständlich für beide Verkehrsteilnehmer die **gesetzlichen Bestimmungen und nicht die Regattaregeln**. Aus Gründen der Fairness und der guten Seemannschaft hält man sich als nicht teilnehmendes Boot vom Regattafeld frei.

Vor der Durchführung eines Manövers muss sich die Mannschaft versichern, dass dies **ohne Behinderung oder Gefährdung** der übrigen Verkehrsteilnehmer möglich ist.

Vor dem Ein- und Ausfahren **in/aus Häfen oder Nebengewässer/n** muss sich die Mannschaft versichern, dass dies ohne Behinderung oder Gefährdung des übrigen Verkehrs möglich ist. Begegnen sich zwei Fahrzeuge beim Ein-/Ausfahren so ist **das einfahrende Fahrzeug ausweichpflichtig** gegenüber dem ausfahrenden. Fahrzeuge, die nicht in einen Hafen einfahren wollen, haben den dafür notwendigen Bereich freizuhalten.

Auf Flüssen oder Wasserstraßen hat das **zu Berg** (flussaufwärts) fahrende Fahrzeug **Nachrang** gegenüber dem **zu Tal** (flussabwärts) fahrenden Fahrzeug. Dies gilt vor allem im Bereich von engen Gewässern oder in der Nähe von Brücken, wo ein gleichzeitiges Passieren beider Fahrzeuge nicht gefahrlos möglich ist.

Auf engen Gewässern - wie es Wassertstraßen meist sind - gilt entsprechend der soeben beschriebenen Regel ein **Rechtsfahrgebot**. Alle Verkehrsteilnehmer haben ihren Kurs so knapp wie für die Sicherheit des Fahrzeugs vertretbar am rechten Rand des Fahrwassers zu wählen (in Bezug auf die Fahrtrichtung, also

am Fahrwasserrand an der Steuerbordseite).

Die Vorschriften bei der Annäherung und Benutzung von **Schleusen** besagen, dass eine Maschinenleistung von mindestens 4,4 kW erforderlich ist - und damit zur Führung so eines Fahrzeugs ein amtlicher Befähigungsausweis. Die Regeln beim Befahren von Schleusen werden im Zuge dieser Zusammenfassung nicht behandelt.

2.8 Sichtzeichen

Die Art eines Wasserfahrzeugs muss sowohl tagsüber, als auch nachts, **optisch identifizierbar** sein, um im Falle einer Nahbereichssituation klare Verhältnisse zu schaffen und regelkonformes Verhalten gewährleisten zu können. Auf den folgenden Seiten werden die wichtigsten Sichtzeichen für die Kennzeichnung bei Tag und bei Nacht kurz vorgestellt und dann eine auf eine **kleine** für Sportsegler relevante Auswahl an Kennzeichnungen eingegangen.

Tag: Am Tage haben Fahrzeuge, die aufgrund ihres Erscheinungsbildes nicht eindeutig einem gewissen Rang zugeordnet werden können, Sichtzeichen zu führen. Diese können unterschiedlich gefärbt sein und werden bis auf wenige Ausnahmen aus folgenden Elementen zusammengesetzt:

- ☞ Zylinder
- ☞ Ball
- ☞ Kegel
- ☞ Doppelkegel mit Spitzen die zueinander gerichtet sind (Stundenglas)
- ☞ Doppelkegel mit Spitzen die voneinander weg gerichtet sind (Raute)

Nacht: Als Nacht ist der Zeitraum **zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang** definiert. Bei Nacht haben sich alle Verkehrsteilnehmer entsprechend ihrer Größe, ihres Ranges und ihres Fahrtzustandes zu beleuchten. Die Farbe, die Leuchtstärke und die auszuleuchtenden Sektoren (in Bezug auf die Schiffslängsachse) sind dabei genau definiert.

Tabelle 1: Minimale und maximale Reichweiten von weißen bzw. roten/grünen Lichtern

Bezeichnung	weiß	rot / grün
gewöhnlich	2,3 - 3,7 km (Bodensee: etwa 2 km)	1,7- 2,8 km (Bodensee: etwa 1,5 km)
hell	3,9 - 5,3 km (Bodensee: etwa 4 km)	3,2 - 5,0 km (Bodensee: etwa 3 km)
stark	5,9 - 8,0 km (Bodensee: nicht definiert)	nicht definiert (Bodensee: nicht definiert)

Auf die vorgeschriebene Leuchtstärke einzelner Beleuchtungen nach Tabelle 1 wird im folgenden größtenteils verzichtet - die Informationen in der Tabelle sollen nur einen kleinen Einblick in die Art der Regelung geben. Je nach überstrichenem Horizontwinkel sind Lichter bezogen auf die Schiffslängsachse folgendermaßen definiert:

- ☞ **Topplight:** ein weißes, starkes (Bodensee: hell) Licht, das ununterbrochen über einen Horizontbogen von zwei Strich achterlicher als Backbord querab bis zwei Strich achterlicher als Steuerbord querab den vorderen Sektor überstreicht (= 225° | 1 Strich = 11,25°)
- ☞ **Seitenlichter:** ein grünes helles Licht an Steuerbord und ein rotes helles Licht an Backbord, von denen jedes ununterbrochen über einen Horizontbogen von zwei Strich achterlicher als querab bis recht voraus überstreicht (je 112,5°)
- ☞ **Hecklicht:** ein weißes helles oder gewöhnliches Licht, das ununterbrochen über einen Horizontbogen von zwei Strich achterlicher als Backbord querab bis zwei Strich achterlicher als Steuerbord querab den achterlichen Sektor überstreicht (= 135°)

- ☞ **Von allen Seiten sichtbares Licht („Rundumlicht“):** ein Licht, das ununterbrochen über einen Horizontbogen von 360° strahlt

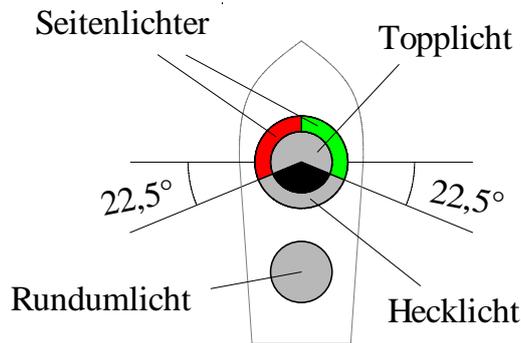


Abbildung 8: Lichtarten und deren überstrichene Sektoren

2.8.1 Basiskennzeichnungen

Entsprechend der Anzahl unterschiedlicher Aufgaben, Vortriebsarten und Zuständen von Wasserfahrzeugen, vor allem in Hinsicht auf die dadurch gesetzlich festgelegte Ausweichpflicht, existieren ebenso viele Beleuchtungsschemata für nächtliche Fahrten und bei verminderter Sicht. Prinzipiell basiert eine elementare Unterscheidung auf dem Bewegungszustand eines Schiffes in Bezug zum Land bzw. zum Grund und zum Wasser.

- ☞ Ein Fahrzeug, das fest mit dem Land oder dem Grund verbunden ist, hat sich grundsätzlich tagsüber mit einem schwarzen Ball und nachts mit einem weißen Rundumlicht zu kennzeichnen. Dies trifft nicht für Fahrzeuge zu, die an einem dafür vorgesehenen Platz liegen (z.B. in einem Hafen, an einer Mole, an einer Boje oder ankernd in einem dafür vorgesehenen Bereich), sie müssen keine Signale setzen. Wasserfahrzeuge, die hingegen im freien Wasser ankernd, weit ausladend über den Liegeplatz hinausstehen oder auch auf Grund gelaufen sind und festsitzen (also über ihren Kiel fest mit dem Grund verbunden sind), müssen sich adäquat kennzeichnen.
- ☞ Sobald ein Fahrzeug nicht fest mit Land oder Grund verbunden ist, befindet sich dieses **in Fahrt**. Sofern ein Fahrzeug in Fahrt ist und keinen Maschinenantrieb zur Fortbewegung nutzt - aus welchen Gründen auch immer - so hat es nachts **Seitenlichter** und ein **Hecklicht** zu führen. Dies gilt z.B. für Segelboote (mit oder ohne Wind), Treiboote, Fahrzeuge mit Maschinenschaden, etc.
- ☞ Befindet sich ein Fahrzeug mit funktionierendem (und laufendem) Maschinenantrieb in Fahrt, so hat es nachts zusätzlich zu **Seitenlichter** und **Hecklicht** ein oder mehrere **Topplichter** zu setzen.

Die eben beschriebenen Basiskennzeichnungen werden durch andere Zeichen ergänzt, um unterschiedliche Fahrzeuge unterscheiden zu können, vor allem zur korrekten Anwendung der Fahrregeln. Ein einfaches Fahrzeug mit Maschinenantrieb muss demzufolge tagsüber keine besonderen Zeichen setzen und nachts führen:

- ☞ **Topplicht**,
- ☞ **Seitenlichter**,
- ☞ **Hecklicht** und
- ☞ ein **zweites Topplicht** vorlicher und niedriger als das erste, sofern die Länge über Alles des Fahrzeugs 50 m übersteigt (gilt nicht für den Bodensee).

Das zweite Topplicht für Fahrzeuge über 50 m ist zwingend, für kleiner Fahrzeuge optional. Folgende **Erleichterungen** gibt es für **Kleinfahrzeuge** mit Maschinenantrieb:

- ⊗ Das Topplicht darf hell statt stark sein.
- ⊗ Die Seitenlichter dürfen gewöhnlich statt hell sein.
- ⊗ Das Topplicht und das Hecklicht dürfen zu einem **weißen, hellen Rundumlicht** zusammengefasst werden.
- ⊗ Ist die Länge über Alles **kürzer als 7 m** braucht ausschließlich ein weißes, gewöhnliches Rundumlicht gesetzt werden.

2.8.2 Aufgaben- und antriebsartspezifische Bezeichnungen

Wasserfahrzeuge unter Maschine haben sich nachts grundsätzlich mit der Basisbeleuchtung und gemäß ihrer Länge zu beleuchten. Je nach Aufgabe oder Antrieb eines Fahrzeugs werden zusätzliche Lichter gesetzt, Lichter der Basisbeleuchtung ersetzt oder einfach ersatzlos gestrichen.

Einsatzfahrzeuge: Als Einsatzfahrzeuge gelten Wasserfahrzeuge **der Polizei, der Wasserrettung oder der Feuerwehr**. Um während eines Einsatzes ihren Vorrang zu signalisieren wird sowohl tagsüber als auch nachts zusätzlich zur Basisbeleuchtung ein blaues Funkellicht gesetzt. Mögliche Unterschiede der Basisbeleuchtung rühren von Größe oder spezieller Aufgabe eines Fahrzeugs - diese werden weiter unten behandelt.

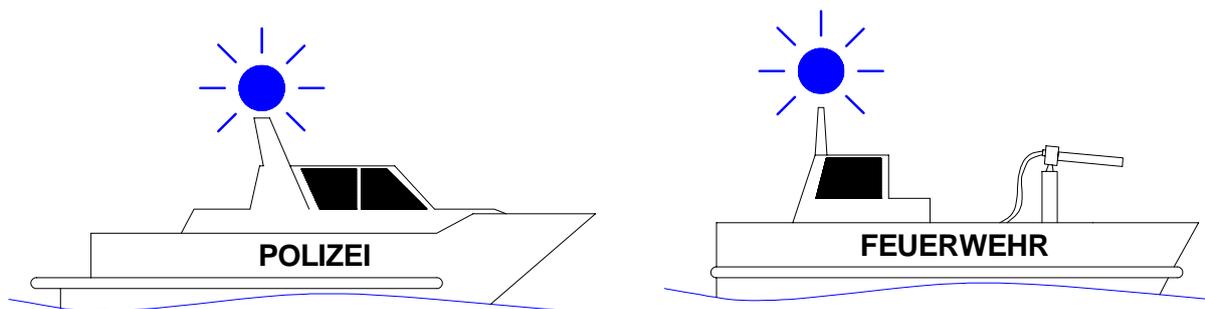


Abbildung 9: Zusätzliche Bezeichnung von Polizeifahrzeugen im Einsatz (links) und zusätzliche Bezeichnung von Feuerwehr-/Wasserrettungsfahrzeugen im Einsatz (rechts)

Fahrgastschiffe (ex Vorrangfahrzeug): Fahrgastschiffe zur Beförderung von mehr als 12 Personen werden unabhängig von ihrer Größe nicht zu Kleinfahrzeugen gezählt, dennoch werden diese je nach Länge und Fahrtgebiet unterschiedlich gekennzeichnet.

Auf Gewässern, die keine Wasserstraßen sind, hat sich jedes Fahrgastschiff

- ⊗ tagsüber durch Setzen **eines grünen Balles** zu kennzeichnen und
- ⊗ nachts zusätzlich zur Basisbeleuchtung ein **grünes Rundumlicht** zu führen.

Diese Bezeichnungen gelten auch für Wasserstraßen mit den Ausnahmen, dass

- ⊗ tagsüber Fahrgastschiffe mit einer Länge über alles unter 20 m statt des grünen Balles eine **gelbe Raute** führen müssen und
- ⊗ nachts das Topplicht durch ein **weißes Rundumlicht** ersetzt wird.

Vor allem auf Wasserstraßen, auf denen die gegenüberliegenden Gewässerränder meist nicht allzu weit voneinander entfernt sind, existieren **nicht frei fahrende Fähren**. Diese Schiffe verfügen über keinen eigenen Antrieb, sondern verholen sich über starke Taue von einem Ufer zum anderen. Nicht frei fahrende Fähren setzen nachts also **weder Seitenlichter noch Hecklicht**.

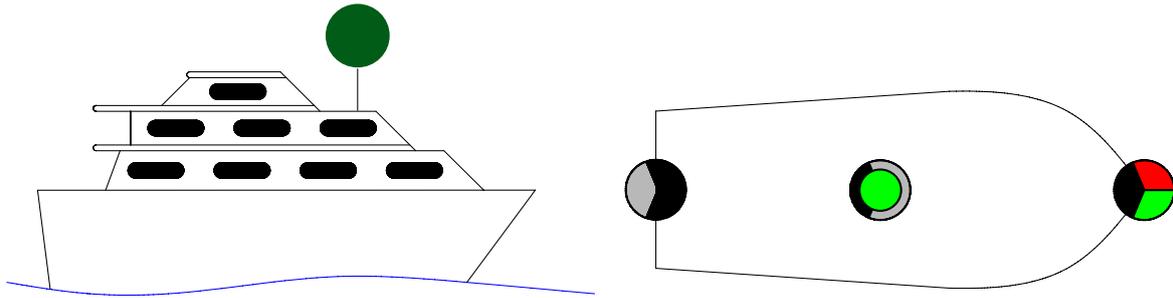


Abbildung 10: Tagbezeichnung eines Fahrgastschiffes gemäß der SFVO bzw. eines Fahrgastschiffes länger als 20 m gemäß der WVO (links) und Beleuchtung eines Fahrgastschiffes kürzer als 50 m gemäß der SFVO (rechts)

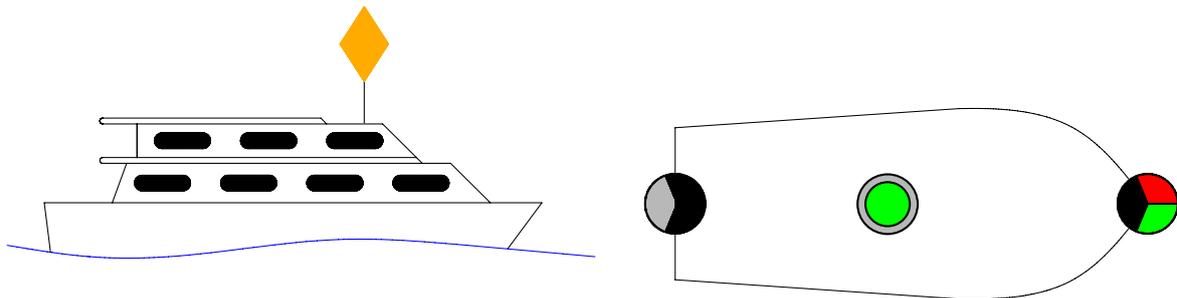


Abbildung 11: Tagbezeichnung eines Fahrgastschiffes kürzer als 20 m gemäß der WVO (links) und Beleuchtung einer frei fahrenden Fähre kürzer als 50 m gemäß der WVO (rechts)

Fischende Fahrzeuge: Als fischende Fahrzeuge gelten Fischer mit gewerblicher Fanglizenz, die gerade fischende Tätigkeiten durchführen. Prinzipiell werden zwei unterschiedliche Fangmethoden unterschieden, die unterschiedliche Kennzeichnungen verlangen:

1. Das Fischen **ohne Fahrt durchs Wasser** durch Auswerfen und einholen von Fanggeräten
2. Das Fischen **mit Fahrt durchs Wasser** durch das Nachziehen von Fanggeräten (Schleppnetzfischen)

Auf Gewässern, die keine Wasserstraßen sind, **dürfen** Fahrzeuge, die für die gewerbsmäßige Ausübung eines Fischereirechts zugelassen sind, beim Fang führen:

- ☼ Tagsüber einen **weißen Ball**, sofern kein Fanggerät geschleppt wird und
- ☼ nachts zusätzlich zur Basisbeleuchtung ein **weißes Rundumlicht** über dem Topplicht.

Wird Fanggerät nachgeschleppt **muss** eine weiße Flagge gehisst werden.

Auf Wasserstraßen **müssen** Fischereifahrzeuge beim Fang führen:

- ☼ Tagsüber einen **schwarzen Kegel mit der Spitze nach oben**, sofern kein Fanggerät geschleppt wird und
- ☼ ein **schwarzes Stundenglas**, sofern mit Schleppgerät gearbeitet wird.
- ☼ Nachts Seitenlichter, Hecklicht und **statt des Topplichts zwei Rundumlichter übereinander, das obere rot, das untere weiß**, sofern kein Fanggerät geschleppt wird, zusätzlich
 - ☞ ein **weißes Rundumlicht** an der Seite an der das Fischereigerät ausgebracht ist, sofern es weiter als **150 m** vom Fahrzeug entfernt ist.
- ☼ Beim Schleppnetzfischen müssen **zusätzlich** zur Basisbeleuchtung **zwei Rundumlichter übereinander, das obere grün, das untere weiß** gezeigt werden; wenn die Länge über Alles weniger als **50 m** beträgt, darf auf das Topplicht verzichtet werden.

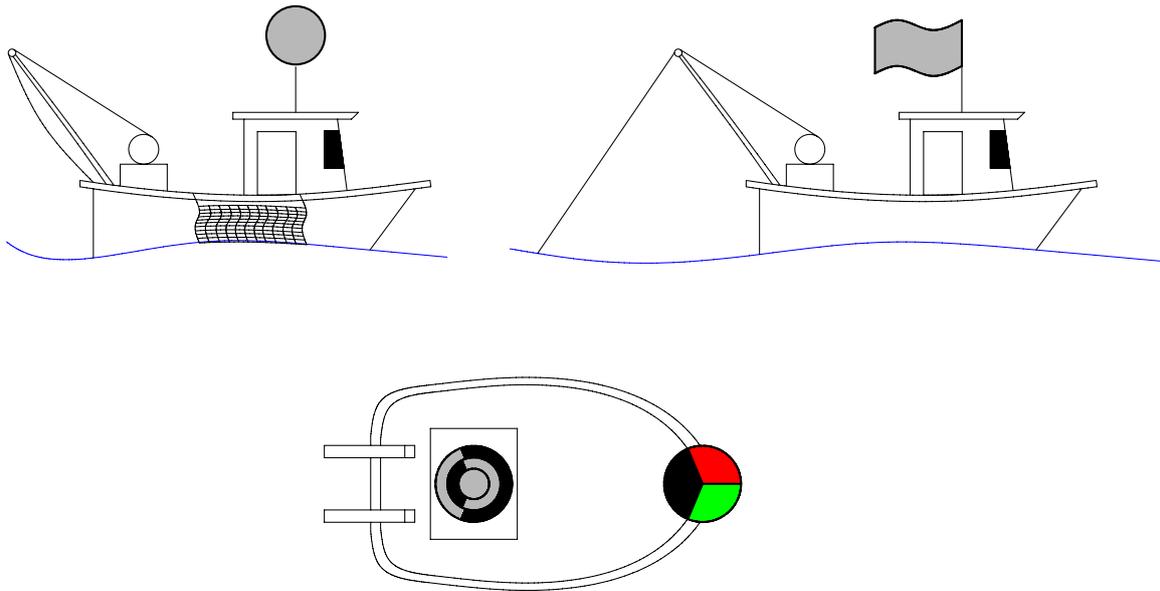


Abbildung 12: Optionale Tagbezeichnung eines fischenden Fahrzeugs, das kein Fanggerät schleppt gemäß der SFVO (links oben), zwingende Tagbezeichnung eines fischenden Fahrzeugs, das Fanggerät schleppt gemäß der SFVO (links unten) und optionale Beleuchtung eines fischenden Fahrzeugs gemäß der SFVO

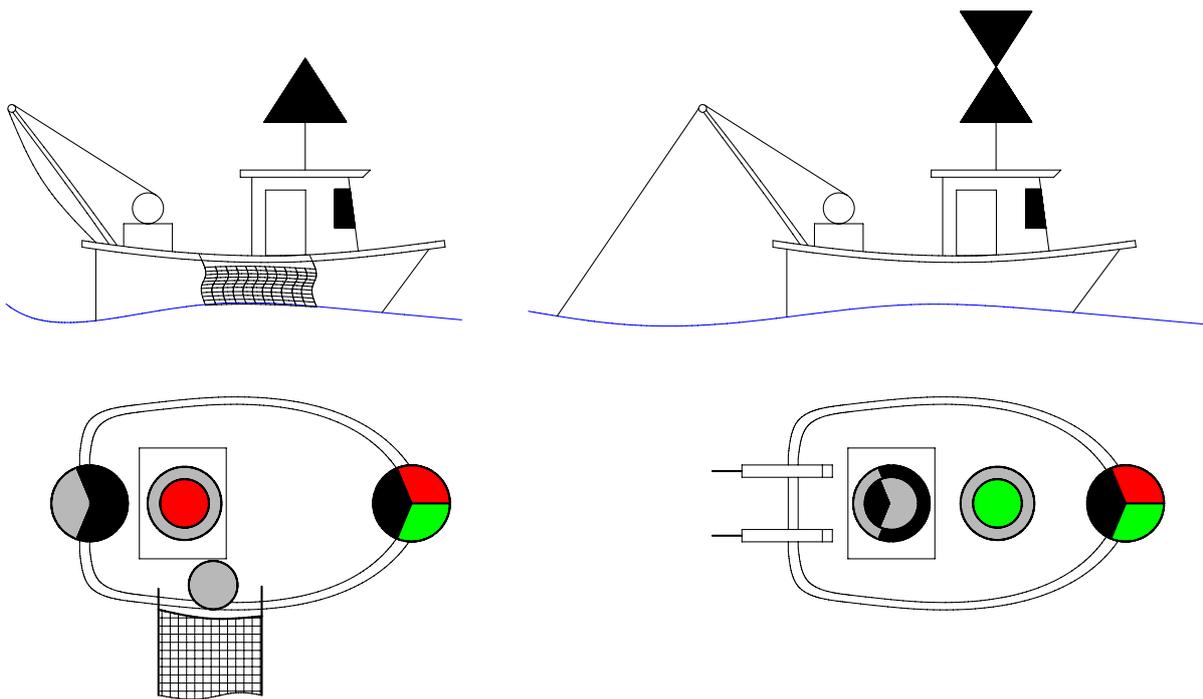


Abbildung 13: Tagbezeichnung eines fischenden Fahrzeugs, das kein Fanggerät schleppt gemäß der WVO (links oben), Tagbezeichnung eines fischenden Fahrzeugs, das Fanggerät schleppt gemäß der WVO (links unten), Beleuchtung eines fischenden Fahrzeugs kürzer als 50 m, das kein Fanggerät schleppt, dessen Fanggerät aber mehr als 150 m vom Boot wegreicht gemäß der WVO (rechts oben) und Beleuchtung eines fischenden Fahrzeugs länger als 50 m, das Fanggerät schleppt gemäß der WVO (rechts unten)

Fahrzeuge unter Segel: Als Fahrzeuge unter Segel gelten Fahrzeuge, die Ihren Vortrieb **alleine** durch die gesetzten Segel erhalten, sobald die Maschine zusätzlichen, wenn auch geringeren, Vortrieb erzeugt gilt

es als Fahrzeug mit Maschinenantrieb. In letzterem Falle hat ein Segelboot

- ☼ tagsüber einen **schwarzen Kegel mit der Spitze nach unten** zu setzen, um sich als Maschinenfahrzeug zu erkennen zu geben.

Ein Fahrzeug unter Segel hat sich **nachts** wie folgt zu beleuchten:

- ☼ **Hecklicht und Seitenlichter** (die Topplichter der Basisbeleuchtung entfallen demnach).
- ☼ Auf Wasserstraßen **darf** ein Segelboot zusätzlich im Masttopp zwei gewöhnliche Rundumlichter übereinander setzen, das obere rot, das unter grün.

Wie für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb gibt es auch für Fahrzeuge unter Segel, die Kleinfahrzeuge sind, **Erleichterungen**:

- ☼ Seitenlichter und Hecklicht dürfen in einer **Dreifarbenlaterne im Masttopp** zusammengefasst werden und gewöhnlich statt hell sein.
- ☼ Ist die Länge über Alles **kürzer als 7 m** muss nur ein weißes, gewöhnliches Rundumlicht gesetzt werden; bei Annäherung an ein anderes Fahrzeug ein zweites weißes, gewöhnliches Licht gezeigt werden.

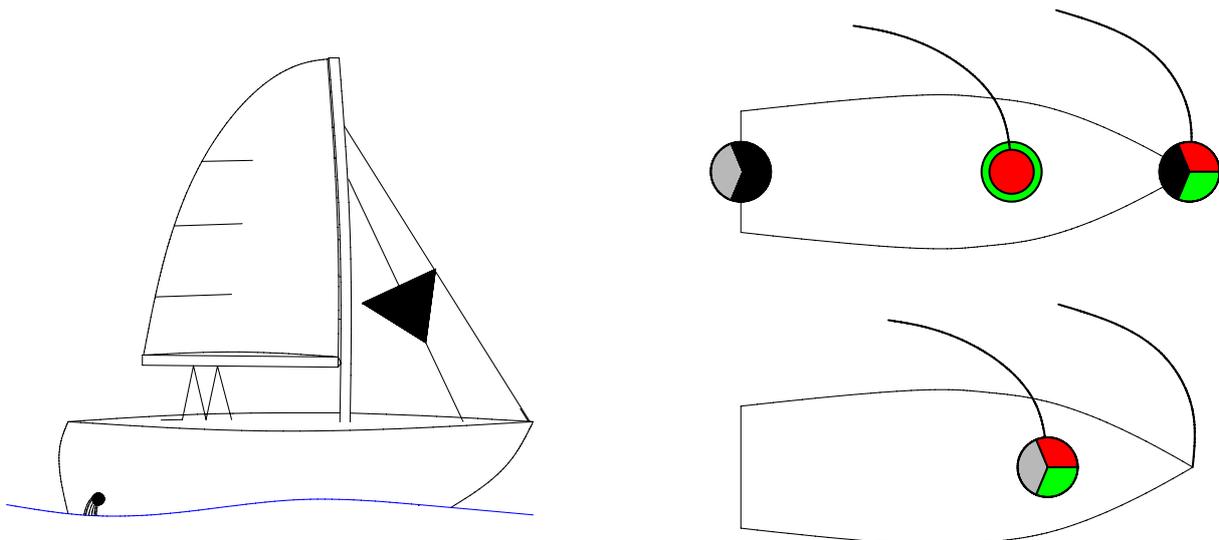


Abbildung 14: Tagbezeichnung eines Bootes unter Segel und Maschinenantrieb (links), optionale Beleuchtung eines Bootes unter Segel gemäß WVO (rechts oben) und optionale Beleuchtung eines Kleinfahrzeugs unter Segel (rechts unten)

Schlepp-, Koppel- und Schubverbände: In Schlepp-, Koppel- und Schubverbänden werden die Fahrzeuge unterschiedlich beleuchtet; ob diese eine aktive oder passive Rolle übernehmen und die Gesamtlänge des Schleppzugs sind von Relevanz. Für **schleppende/schiebende Fahrzeuge** gilt:

- ☼ Schlepper müssen **tagsüber** am Vorschiff einen **gelben Zylinder** setzen, der mit vier tangential angebrachten Streifen (weiß - schwarz - schwarz - weiß) versehen ist.
- ☼ **Nachts** hat ein Schlepper, unabhängig von dessen Länge, **zwei statt einem** Topplicht zu führen, Seitenlichter und ein Hecklicht, das jedoch **gelb** zu leuchten hat.

Die **geschleppten/geschobenen** Fahrzeuge haben sich folgendermaßen zu kennzeichnen:

- ☼ **Tagsüber** muss ein **gelber Ball** gesetzt werden.
- ☼ **Nachts** muss ein weißes Rundumlicht gesetzt werden; das Fahrzeug, das das Ende des Schleppverbandes bildet, muss **zusätzlich** ein **Hecklicht** führen.
- ☼ Auf **Wasserstraßen** müssen die geschleppten Fahrzeuge **zwei weiße Rundumlichter** führen, sofern der Schleppverband **länger als 110 m** ist.

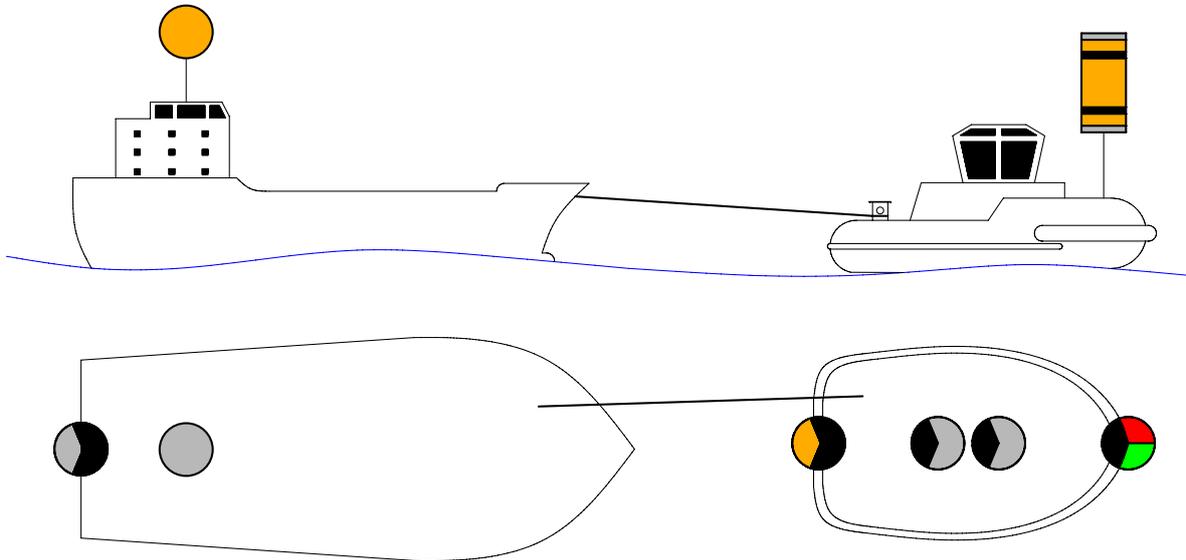


Abbildung 15: Tagbezeichnung eines Schleppzugs (oben) und Beleuchtung eines Schleppzugs (kürzer als 110 m auf Wasserstraßen) mit einem schleppenden Fahrzeug kürzer 50 m (unten)

Zusätzliche Vorschriften für Wasserstraßen sollen im Zuge dieser kurzen Zusammenfassung nicht behandelt werden, für eingehendere Befassung sei auf den originalen Gesetzestext verwiesen. Von weitaus größerem Interesse ist jedoch das Schleppen von Kleinfahrzeugen mit einem Kleinfahrzeug:

- ☼ **Tagsüber** müssen in einem Schleppverband, der **ausschließlich** aus Kleinfahrzeugen besteht, keine zusätzlichen Zeichen geführt werden.
- ☼ **Nachts** gelten für ein Kleinfahrzeug, das ausschließlich Kleinfahrzeuge schleppt, die Beleuchtungsvorschriften für **Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb**.
- ☼ Geschleppte Kleinfahrzeuge, die von einem Kleinfahrzeug geschleppt werden, müssen **nachts** ein weißes Rundumlicht führen; im Gegensatz zu anderen Konstellationen braucht das Licht nur **gewöhnlich statt hell** zu sein; kein geschlepptes Fahrzeug muss ein Hecklicht führen.

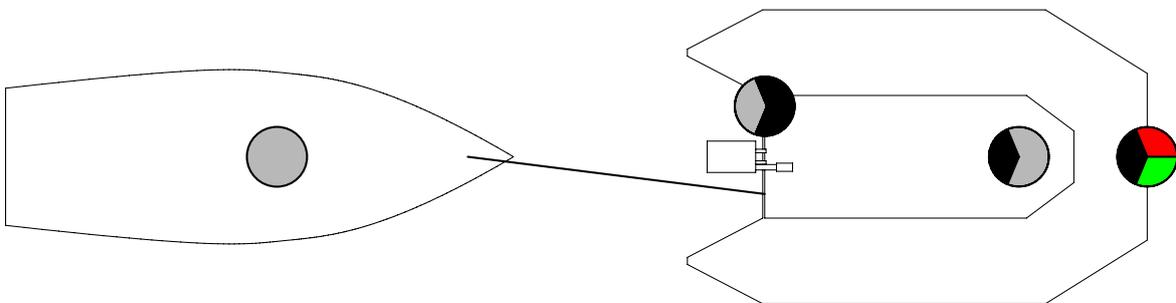


Abbildung 16: Beleuchtung eines Schleppzugs, der ausschließlich aus Kleinfahrzeugen besteht

Kleinfahrzeuge ohne Maschinen- oder Segelantrieb: Muskelbetriebene Kleinfahrzeuge, wie Ruder- oder Tretboote, aber auch Kleinfahrzeuge **in Fahrt**, die weder unter Segel noch unter Maschine Vortrieb machen (also treiben), müssen

- ☼ **nachts** bei Annäherung an einen anderen Verkehrsteilnehmer ein weißes, gewöhnliches Rundumlicht zeigen; dieses **darf** auch permanent geführt werden.

Einsatz von Tauchern: Fahrzeuge, die für den Einsatz von Tauchern verwendet werden, müssen **zusätzlich** zu ihrer Bezeichnung aufgrund anderer Bestimmungen

- ☼ eine starre Nachbildung des Flaggensignals **Alpha** (Doppelstander weiß/blau) führen.

Fahrzeuge der Feuerwehr oder Wasserrettung dürfen darauf verzichten, sofern sie das blaue Funkellicht zeigen.

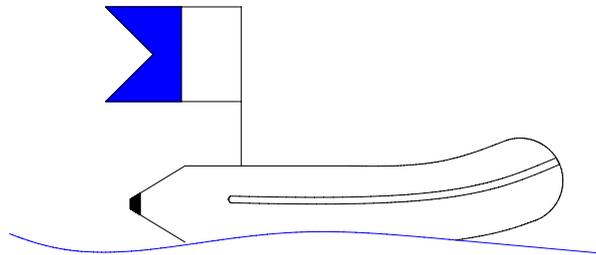


Abbildung 17: Fahrzeug mit Tauchern im Einsatz

2.8.3 Zustandsspezifische Bezeichnungen

Verkehrsteilnehmer, die aufgrund der auf und mit ihnen durchgeführten Arbeiten oder anderer Gegebenheiten nicht ohne Einschränkungen manövrieren können, müssen dies für andere Verkehrsteilnehmer anzeigen. Ebenso müssen sich Fahrzeuge, die nicht an einem ausschließlich dafür vorgesehenen Platz festgemacht sind, kennzeichnen.

Manövrierbehinderte Fahrzeuge: Als manövrierbehinderte Fahrzeuge gelten Schiffe, die aufgrund von Arbeiten (Kabellegen, Baggern, ...) nicht ohne Einschränkungen manövrierfähig sind. Diese Vorschriften gelten **ausschließlich auf Wasserstraßen**.

Ein manövrierbehindertes Fahrzeug muss zusätzlich zur Basisbeleuchtung

- ☼ tagsüber eine **schwarze Raute zwischen zwei schwarzen Bällen** vertikal übereinander setzen und
- ☼ nachts ein **weißes Rundumlicht zwischen zwei roten Rundumlichtern** vertikal übereinander setzen.

Führen die ausgeführten Tätigkeiten zu einer (teilweisen) Sperre des Fahrwassers, so hat das manövrierbehinderte Fahrzeug

- ☼ tagsüber zwei schwarze Bälle und nachts zwei rote Rundumlichter vertikal übereinander an der **nicht passierbaren Seite** zu setzen und
- ☼ tagsüber zwei schwarze Rauten und nachts zwei grüne Rundumlichter vertikal übereinander an der **passierbaren Seite** zu setzen.

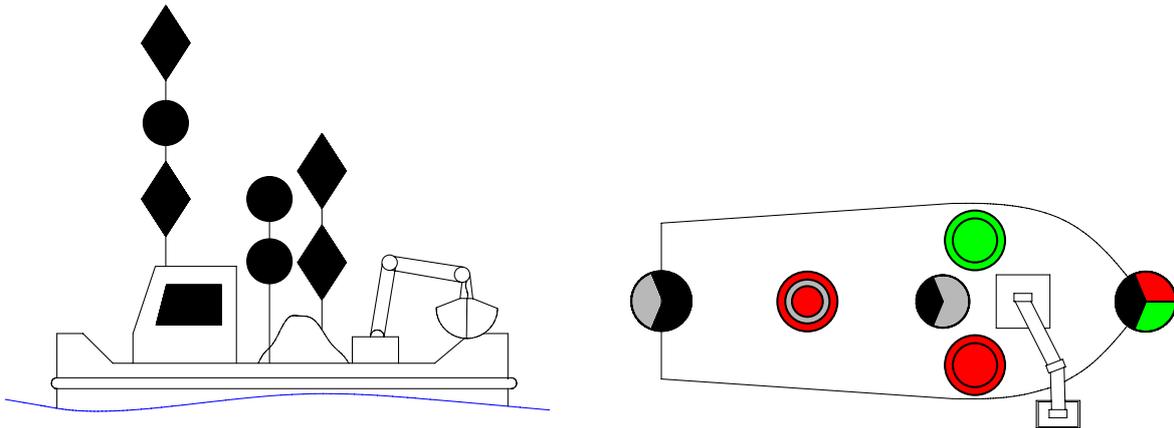


Abbildung 18: Tagbezeichnung eines manövrierbehinderten Fahrzeugs, dessen Backbordseite passierbar und dessen Steuerbörseite zu meiden ist gemäß WVO (links) und Beleuchtung eines manövrierbehinderten Fahrzeugs in Fahrt kürzer als 50 m, dessen Backbordseite passierbar und dessen Steuerbörseite zu meiden ist gemäß WVO (rechts)

Manövrierunfähige Fahrzeuge: Als manövrierunfähig gilt ein Fahrzeug in Fahrt, wenn es keine Möglichkeit hat seine Bewegung mit eigenen Mitteln zu bestimmen oder zu beeinflussen. Dies gilt nicht für Grundsitzer, die ja fest mit dem Grund verbunden sind. Im Gesetzestext ist für diesen Fall die Beleuchtung von Fahrzeugen ohne Maschinenantrieb, die keine Kleinfahrzeuge sind, nicht eindeutig festgelegt (ob also ein Topplicht bei ausgefallener Maschine geführt werden muss oder nicht). Es gilt, dass zusätzlich zur Basiskennzeichnung

- ☼ tagsüber eine rote Flagge geschwenkt werden muss **oder** zwei schwarze Bälle vertikal übereinander gezeigt werden müssen und
- ☼ nachts ein rotes Licht geschwenkt werden muss (bei Kleinfahrzeugen darf dieses weiß sein) **oder** zwei rote Rundumlichter vertikal übereinander gezeigt werden müssen.

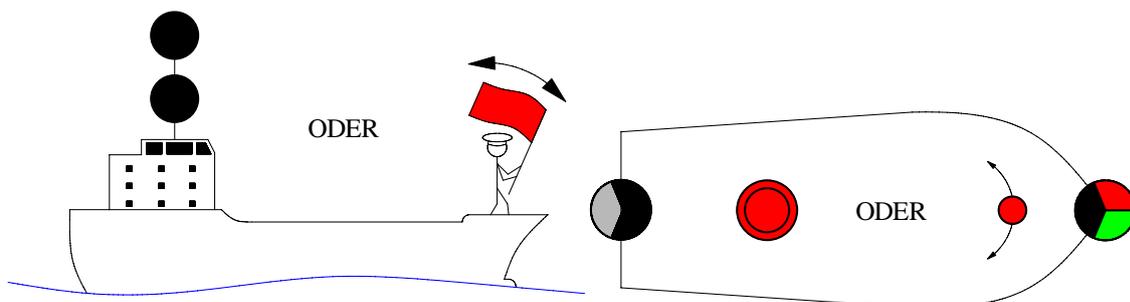


Abbildung 19: Tagbezeichnung(en) eines manövrierunfähigen Fahrzeugs gemäß WVO (links) und Beleuchtung(en) eines manövrierunfähigen Fahrzeugs gemäß WVO (rechts)

Stilllieger: Stillliegende Fahrzeuge müssen sich, bis auf wenige Ausnahmen, nur dann beleuchten, wenn sie an nicht dafür vorgesehenen Plätzen festgemacht sind (oder dort auf Grund sitzen).

- ☼ Tagsüber muss ein **schwarzer Ball** über dem Vorschiff gesetzt werden und
- ☼ nachts ein **weißes Rundumlicht**.

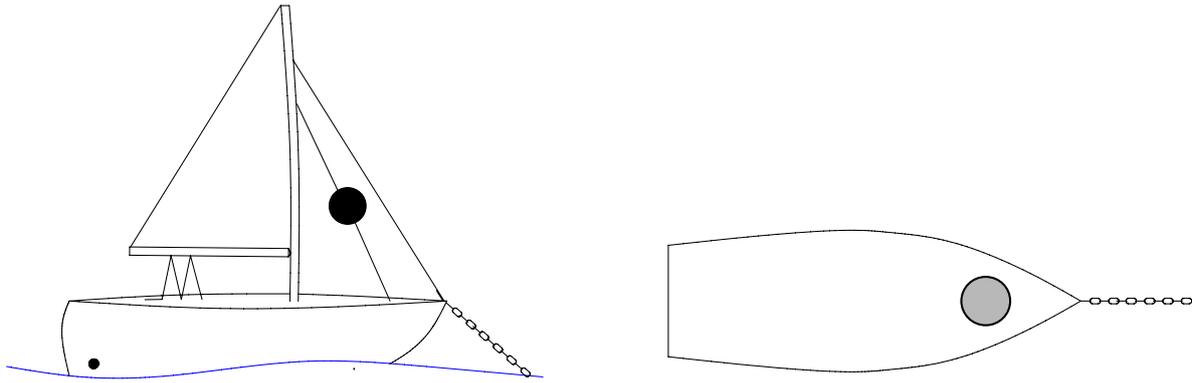


Abbildung 20: Tagbezeichnung eines Stilliegers (links) und Beleuchtung eines Stilliegers (rechts)

2.8.4 Bezeichnungen am Bodensee

Die wesentlich kürzeren Vorschriften über die Bezeichnungen von Fahrzeugen am Bodensee decken sich großteils mit denen in der **Seen- und Flussverkehrsordnung** gültigen, die Definition des Kleinfahrzeugs existiert jedoch nicht. Fahrzeuge unter Segel führen nachts unabhängig von deren Größe:

- ⊗ Seitenlichter und Hecklicht ODER
- ⊗ ein weißes Rundumlicht ODER
- ⊗ eine Dreifarbenlaterne im Masttopp.

Fahrzeuge mit Maschinenantrieb führen nachts unabhängig von deren Größe Seitenlichter, Hecklicht und Topplicht.

2.9 Schallsignale

Schallsignale in der Seefahrt dienen einerseits zur **einfachen Verständigung** zwischen zwei oder mehreren Verkehrsteilnehmern und andererseits dazu, sich **bei beschränkten Sichtverhältnissen** (z.B. Nebel) bemerkbar zu machen. Es sind zwei Signale definiert:

1. Kurzer Ton (●) ... Dauer etwa 1 Sekunde
2. Langer Ton (–) ... Dauer 4 bis 6 Sekunden

Es dürfen keine anderen Schallsignale, als die in den Gesetzestexten definierten, abgegeben werden.

2.9.1 Beschränkte Sichtverhältnisse

Bei beschränkten Sichtverhältnissen müssen folgende Schallsignale mindestens jede Minute abgegeben werden:

- ⊗ **Fahrgastschiffe:** Zwei lange Töne (– –)
- ⊗ **Alle übrigen Fahrzeuge:** Ein langer Ton (–)

Fahrzeuge, die nicht in der Lage sind Schallsignale dieser Art abzugeben, dürfen bei beschränkten Sichtverhältnissen **nicht auslaufen**. Sollten die beschränkten Sichtverhältnisse während der Fahrt eintreten, muss auf schnellstmöglichen Weg ein Hafen aufgesucht bzw. sich in Ufernähe begeben werden. Bei einer Annäherung an ein anderes Fahrzeug muss auf eine andere, zweckdienliche Art auf sich aufmerksam gemacht werden. Auf Wasserstraßen haben sich zusätzlich stillliegende Fahrzeuge durch akustische Signale (Glockenläuten) bemerkbar zu machen. Bei Fahrt bei beschränkten Sichtverhältnissen sind zusätzlich Lichter, wie in der Nacht vorgeschrieben, zu führen.

Sportfahrzeuge mit einer Länge über Alles geringer als 20 m dürfen bei beschränkten Sichtverhältnissen **grundsätzlich** nicht auslaufen, sofern sie nicht Radar als Navigationshilfe verwenden bzw. haben bei deren Eintreten unverzüglich den nächsten sicheren Liegeplatz aufzusuchen. Auf **Wasserstraßen** müssen sie das Fahrwasser unverzüglich verlassen, die Weiterfahrt außerhalb des gekennzeichneten Fahrwassers ist gestattet, muss aber unter der Einhaltung der erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen (Ausguck, sichere Geschwindigkeit, ...) geschehen. Dabei ist besondere Aufmerksamkeit geboten, da sich stillliegende Fahrzeuge in der Nähe des Fahrwassers nur akustisch bemerkbar machen müssen, sofern sich ihnen ein anderes Fahrzeug nähert, das entsprechende Schall- oder Funksignale abgibt. Stillliegende Fahrzeuge, die sich nicht in der Nähe des Fahrwassers befinden, brauchen grundsätzlich keine Schallsignale abgeben.

Häfen und Liegeplätze dürfen ebenfalls Schallsignale bei beschränkten Sichtverhältnissen abgeben. Entweder

- ⊗ zwei kurze Töne dreimal in der Minute (•• •• ••)
- ⊗ oder **anhaltendes Läuten mit einer Glocke**

2.9.2 Schallsignale zur Verständigung

Vor allem auf engen Gewässern ist es wichtig die Intention anderer Verkehrsteilnehmer zu kennen, um adäquat reagieren zu können. Folgende Schallzeichen sind u.a. in der SFVO, der WVO und am Bodensee definiert:

- Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord
- Ich ändere meinen Kurs nach Backbord
- Meine Maschinen gehen rückwärts
- Ich bin manövrierunfähig
- Achtung
- Ich behalte meinen Kurs bei
- Hafenausfahrtsignal
- Brückendurchfahrtsignal
- – – Hafeneinfahrtsignal der Fahrgastschiffe
- – – – ... Notsignal der Fahrzeuge (durchgehende Folge langer Töne)

Vor allem bei engen Verhältnissen, kann ein Überholen ohne eine Kursänderung des Vorausfahrenden nicht möglich sein. Um ein Überholmanöver anzukündigen, kann das überholende Fahrzeug **auf Wasserstraßen** folgende Schallzeichen geben:

- – •• ... wenn es an Backbord des Vorausfahrenden überholen will.
- •• ... wenn es an Steuerbord des Vorausfahrenden überholen will.

Ist der Vorausfahrende mit dem Überholmanöver einverstanden, antwortet dieser mit

- ... wenn er an Backbord überholt werden will.
- ... wenn er an Steuerbord überholt werden will.

Sind sich die Fahrzeuge über die Seite an der das Überholmanöver durchgeführt werden soll einig, gibt das vorausfahrende Fahrzeug Raum und das Manöver wird durchgeführt. Sind sich die Parteien über die Seite an der das Überholmanöver durchgeführt werden soll uneinig, so kann der Überholer dem Wunsch des vorausfahrenden Fahrzeugs nachkommen, indem er folgende Schallsignale gibt:

- ... wenn er auf Wunsch des Vorausfahrenden an Backbord überholt.
- ... wenn er auf Wunsch des Vorausfahrenden an Steuerbord überholt.

Ist das Überholmanöver für den Vorfahrenden nicht gefahrlos möglich, antwortet dieser mit:

••••• (Überholmanöver nicht möglich)

3 Schifffahrtszeichen

Zur Kennzeichnung von Verboten und Geboten und von schiffbaren Gewässern, sowie Untiefen und Häfen sind optische Zeichen in Form von Tafeln, Fahrwasserbegrenzungen und Leuchtfeuern festgelegt.

3.1 Tafeln

Wie im Straßenverkehr existieren auch in der Binnenschifffahrt **Verbots-, Gebots- und Hinweistafeln**, zusätzlich wurden **empfehlende Zeichen, zusätzliche Zeichen und Zeichen eingeführt, die auf Einschränkungen hinweisen**. Grundsätzlich sind alle diese „Verkehrsschilder“ **von rechteckiger Form**, wobei

- ⊗ Verbotsschilder
- ⊗ Gebotsschilder und
- ⊗ Zeichen, die auf Einschränkungen hinweisen

mit wenigen Ausnahmen durch ein **schwarzes Symbol auf weißem Hintergrund und roter Umrandung** dargestellt sind. **Bei Verbotsschildern** ist das dargestellte Symbol mit einem **roten, diagonal verlaufenden Strich** durchgestrichen.

Hinweiszeichen sind bis auf eine Ausnahme von **quadratischer Form** und in **blau-weiß** gehalten. Für die empfehlenden und zusätzlichen Zeichen kann keine allgemein gültige Regel bezüglich ihrer Erscheinung festgelegt werden.

Eine Liste existierender Schifffahrtszeichen mit Erklärung ist **im CEVNI im Anhang 7** zu finden. Die am Bodensee gültigen Zeichen sind im Anhang der Bodenseeschifffahrtsordnung zu finden.

3.2 Kennzeichnung von und in Fahrrinnen

Eine grobe Einteilung von Markierungen von und in Fahrrinnen wird durch die Unterscheidung von Lateralzeichen, Kardinalzeichen, Einzelfahrzeichen und Bezeichnungen des sicheren Fahrwassers getroffen. Eine Zusammenfassung und weitere in diesem Lernbehelf nicht vorgestellte Zeichen und Markierungen sind im **Anhang 8 des CEVNI** zu finden.

3.2.1 Leuchtfeuer

Die im folgenden vorgestellten Schifffahrtszeichen können befeuert sein. Zur Unterscheidung von nahe beieinander stehenden Leuchtfeuern bei Nacht werden unterschiedliche Blinksequenzen (**Kennungen**) installiert. Die Kennungen von Leuchtfeuern können sich unterscheiden durch

- ⊗ die **Farbe** (rot, grün, weiß oder gelb),
- ⊗ die **Wiederkehr** (die Dauer einer vollständigen Blinksequenz),
- ⊗ die **Gruppe** (die Anzahl der Lichtsignale bzw. der Verdunkelungen in einer Blinksequenz) und
- ⊗ die **Dauer von Licht- und Dunkelphasen** absolut und relativ zueinander. Bezüglich dieses letzten Punktes wird unterschieden zwischen

⊗ **Festfeuer** (keine Dunkelphase $t_{DP} = 0$)

⊗ **unterbrochenem Feuer** (Lichtphase ist länger als Dunkelphase $t_{LP} > t_{DP}$)

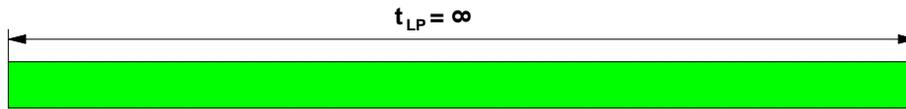


Abbildung 21: Kennung eines grünen Festfeuers

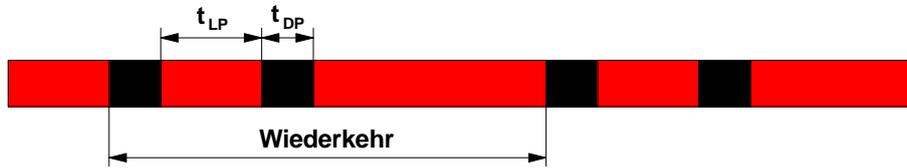


Abbildung 22: Kennung eines zweigruppigen roten unterbrochenen Feuers



Abbildung 23: Kennung eines weißen Gleichtaktfeuers

- ☞ **Gleichtaktfeuer** (Licht- und Dunkelphase gleich lang $t_{LP} = t_{DP}$)
- ☞ **Blinkfeuer** (Lichtphase ist kürzer als Dunkelphase $t_{LP} > t_{DP}$ und Lichtphase ist länger als 2 s $t_{LP} \geq 2 s$)

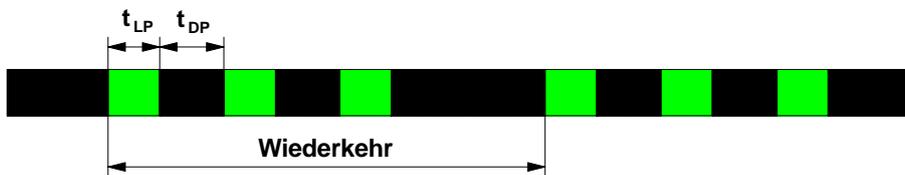


Abbildung 24: Kennung eines dreigruppigen grünen Blinkfeuers

- ☞ **Blitzfeuer** (Lichtphase ist kürzer als Dunkelphase $t_{LP} > t_{DP}$ und Lichtphase ist kürzer als 1 s $t_{LP} \leq 1 s$)

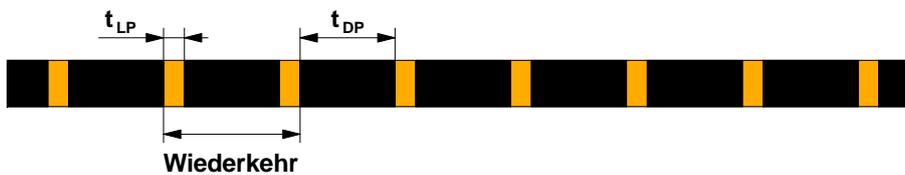


Abbildung 25: Kennung eines eingruppigen gelben Blitzfeuers

- ☞ **Funkelfeuer** (mindestens 60 Lichterscheinungen pro Minute)



Abbildung 26: Kennung eines neungruppigen weißen Funkelfeuers

3.2.2 Lateralzeichen

Lateralzeichen stehen, wie der Name schon impliziert, an der Seite von Fahrrinnen, markieren also deren Ränder. In Europa, Afrika und Teilen Asiens sind Hafeneinfahrten für einlaufende Schiffe an dessen Steuerbordseite mit einer grünen, an dessen Backbordseite mit einer roten Markierung gekennzeichnet. Diese Konvention ist auch für Wasserstraßen erhalten geblieben: Ein von See in einen Fluss einlaufendes Schiff hat bei der Fahrt zu Berg auf seiner Steuerbordseite grüne Markierungen, auf seiner Backbordseite rote Markierungen zur Begrenzung des Fahrwassers. In der Binnenschifffahrt hat sich jedoch eingebürgert **die Seiten des Fahrwassers mit Blick ins Tal**, also flussabwärts, zu definieren. Die rechte Seite eines **Fahrrinne** ist nach dieser Definition von roten Lateralzeichen gesäumt, die linke von grünen.

Zusätzlich zur Farbunterscheidung sind die Lateralzeichen noch mit weiteren optischen Merkmalen ausgestattet: Mit einem Toppzeichen und in der Regel mit einer Nummer, deren Wert flussaufwärts ansteigt. Die Markierungen selbst können als Boje, Bake, Spiere oder Tonne ausgeführt sein.

Tabelle 2: Unterscheidungsmerkmale von Lateralzeichen

Merkmale	linke Fahrrinnenbegrenzung	rechte Fahrrinnenbegrenzung
Farbe	grün	rot
Toppzeichen	spitz	stumpf
Nummer	ungerade	gerade

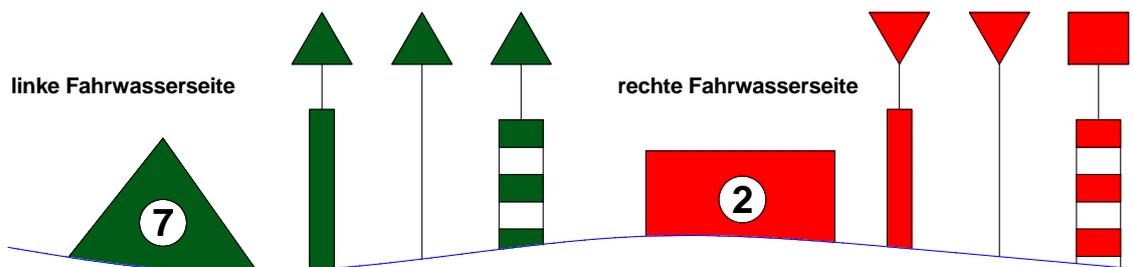


Abbildung 27: Lateralzeichen

Im Falle von Verzweigungen der Fahrrinne (z.B. um eine Insel oder in einem Flussdelta) müssen die Lateralzeichen an den Verzweigungspunkten sowohl die rechte Seite der linken, als auch die linke Seite der rechten Fahrrinne markieren. In diesem Fall werden nicht zwei unterschiedliche Lateralzeichen montiert, sondern ein zweifärbiges.

Gleichwertige Fahrrinnen Im Falle einer beidseitig passierbaren Insel münden beide dadurch entstehende Fahrrinnen in dieselbe Wasserstraße - unabhängig davon welcher Weg gewählt wird, kommt man nach der Insel wieder am selben Punkt an (wobei in der Praxis das Rechtsfahrgebot einzuhalten ist). In diesem Fall ist die **Fahrrinnenspaltung** mit einer grün-rot gebänderten (= quer gestreiften) Markierung gekennzeichnet mit

einem Ball als Toppzeichen oder mit zwei vertikal übereinander angeordneten Kegeln mit den Spitzen zueinander, der obere rot, der untere grün. Ist die Markierung der Fahrrinnenspaltung mit einem Licht versehen, dann blinkt dies weiß.

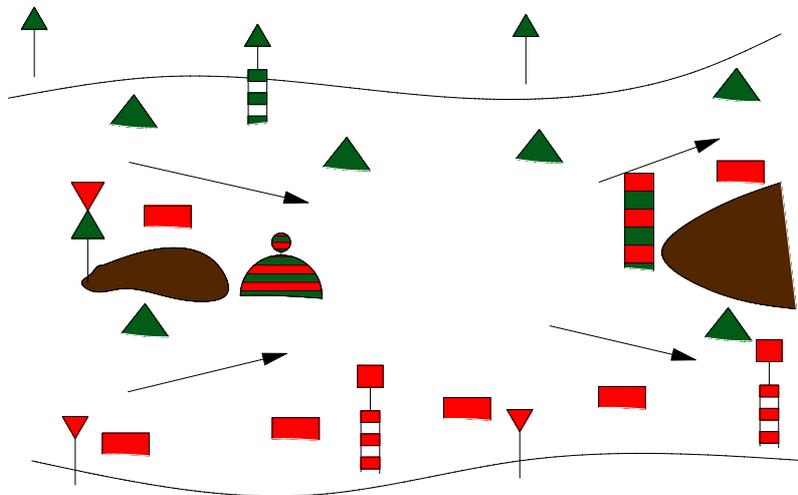


Abbildung 28: Fahrrinnenspaltung in gleichwertige Fahrrinnen

Teilung in Haupt- und Nebenfahrrinnen Bei einer Teilung des Fahrwassers in mehrere Arme, die nicht mehr zusammenführen, werden in der Regel eine **Hauptfahrrinne** und eine oder mehrere **Nebenfahrrinnen** definiert. Die die Fahrrinnenspaltung kennzeichnenden Lateralschilder an der Einfahrt der Hauptfahrrinne sind in diesem Fall zusätzlich mit einem der Seite entsprechenden Toppzeichen und eventuell mit einem Licht der entsprechenden Farbe versehen.

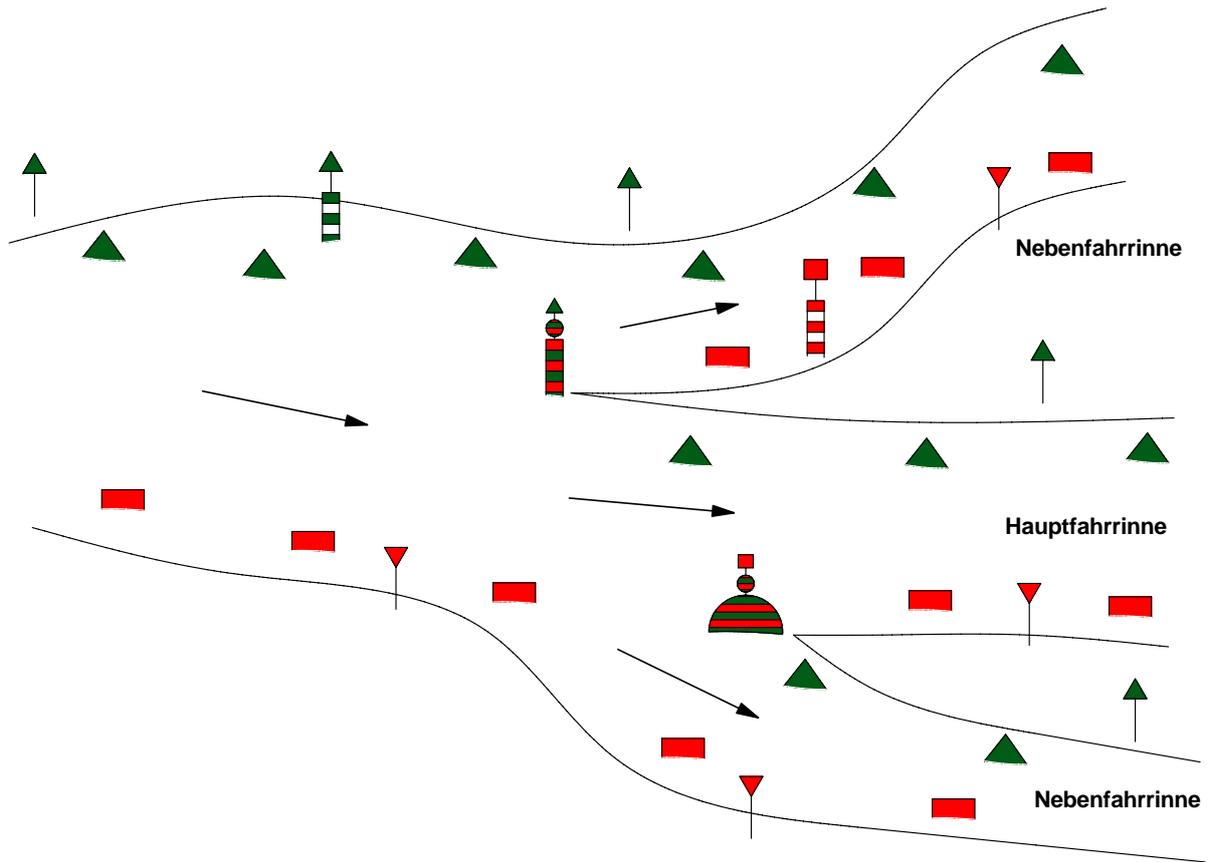


Abbildung 29: Fahrrippenspaltung in Haupt- und Nebenfahrrinnen

3.2.3 Kardinalzeichen

Kardinalzeichen markieren meist **großflächige, gefährliche Stellen**, sie werden so positioniert, dass das Passieren des Kardinalszeichen nur an einer Seite möglich ist mit Bezug auf die **Himmelsrichtungen**. Jedes Kardinalzeichen ist gelb-schwarz gebändert (= quer gestreift), hat zwei schwarze vertikal übereinander angeordnete Kegel als Toppzeichen und eine eindeutig zuordenbare Kennung, wenn es beleuchtet ist.

Tabelle 3: Kardinalzeichen

Name	im ... der Untiefe	Toppzeichen	Bänderung	Kennung
Nordquadrant	Norden	Spitzen nach oben	schwarz-gelb	weißes permanentes Funkelfeuer
Ostquadrant	Osten	Spitzen nach außen	schwarz-gelb-schwarz	weißes dreigruppiges Funkelfeuer
Südquadrant	Süden	Spitzen nach unten	gelb-schwarz	weißes sechsgruppiges Funkelfeuer + 1 Blink
Westquadrant	Westen	Spitzen nach innen	gelb-schwarz-gelb	weißes neungruppiges Funkelfeuer

3.2.4 Einzelfahrzeichen

Einzelfahrzeichen kennzeichnen meist **kleinräumige Untiefen**. Sie stehen direkt auf der Gefahrenstelle und können in der Regel relativ knapp passiert werden. Einzelfahrzeichen sind schwarz-rot gebändert (= quer gestreift), als Toppzeichen führen sie zwei schwarze Bälle vertikal übereinander, sollten sie beleuchtet sein, handelt es sich meist um ein weißes Blitzfeuer.

3.2.5 Bezeichnung von sicherem Fahrwasser

Zur Markierung von sicherem Fahrwasser, der Mitte eines Fahrwassers oder einer Ansteuerung in z.B. einen Hafen, können rot-weiß gestreifte (= vertikal gestreifte) Schifffahrtszeichen mit einem roten Ball als Toppzeichen dienen; sollten sie beleuchtet sein, handelt es sich in der Regel um ein weißes Blitzfeuer.

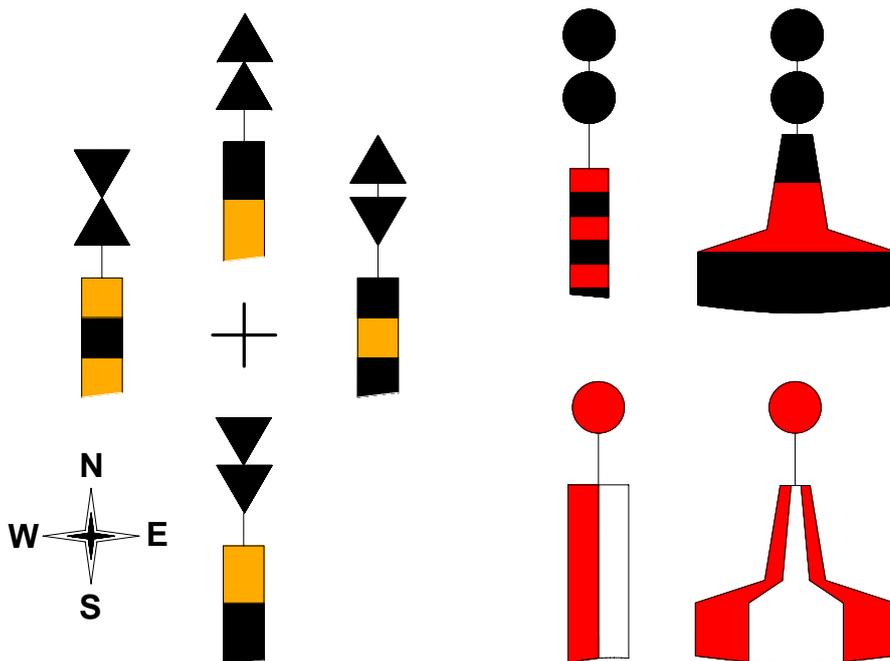


Abbildung 30: Kardinalzeichen oder Quadranten (links), Einzelfahrzeichen (rechts oben) und sicheres Fahrwasser, Mitte Fahrwasser oder Ansteuerung (rechts unten)

4 Gesetzestext im Internet

Die österreichischen Gesetzestexte sind im Internet unter <https://www.ris.bka.gv.at> zu finden, wobei diese folgenden Nummern zugeordnet sind:

- ⊗ 10012703 - Schifffahrtsgesetz
- ⊗ 20008374 - Seen- und Flussverkehrsordnung
- ⊗ 20007447 - Wasserstraßenverkehrsordnung
- ⊗ 10011484 - Bodensee-Schifffahrtsordnung

Die geltenden Fassungen des CEVNI auf deutsch und englisch sind auf <http://www.unece.org> zu finden, die Kollisionsverhütungsregeln auf <https://www.elwis.de> (deutsch) und <http://www.imo.org> (englisch).