



Leitfaden – Ausweichentscheidungen

1. Kollisionsgefahr?

Annäherung? Stehende oder fast stehende Kompasspeilung?

KVR: #7

2. Identifizieren!

Art der Fahrzeuge B, C?

In Fahrt ☐ / vor Anker ☐ / auf Grund ☐ / mit Fahrt durch Wasser ☐

3. Lageskizze!

- Eigenes Fahrzeug A mit Kurs!
- Die anderen Fahrzeuge B, C, nach Peilung!
- Fahrzeugarten
- ggf. Grenzkursermittlung von B, C
- Windrichtung und jeweilige Segelstellung

KVR: #25

4. Ausweich- oder Kurshaltpflicht:

- Ausweichpflichtig weil Überholer
- Ausweichpflichtig wegen Fahrzeugart
- Von welcher Seite haben Segelfahrzeuge den Wind?

KVR: #13

KVR: #18

KVR: #12

- Wind von verschiedenen Seiten?

Wind von Bb weicht aus!

- Wind von gleichen Seiten?

Der Luvwärtige weicht aus!

- Unbekannter in Luv bei Wind von Bb?

Ausweichen!

- Ausweichpflichtiger und Kurshalter zugleich?

Ausweichen!

KVR: #2

5. Vorfahrt nach SeeSchStrO:

- Im Fahrwasser, dem Fahrwasserverlauf folgend?
- Einlaufend, querend, drehend?
- Aus dem Nebenfahrwasser einmündend?
auch gegenüber nicht dem Fahrwasserverlauf
folgenden Fahrzeugen
- Segelfzg nicht dem Fahrwasserverlauf folgend
Fahrwasserfolger nicht behindern!
- Fzg. Fahrwasserverlauf folgend auf Gegenkurs
(Segelfahrzeug oder Maschinenfahrzeug)

Vorfahrt!

SeeSchStrO

Wartepflichtig!

SeeSchStrO, §25

Wartepflichtig!

SeeSchStrO, §25(4)

KVR gilt!

SeeSchStrO, §25(3)

Stb Ausweichen!

SeeSchStrO, §24

Wichtige Sichtzeichen und Schallsignale gemäß SeeSchStrO und KVR

Gebots-, Verbotsschilder



Ankerverbot



Abstand von
Tafelzeichen
halten (m)



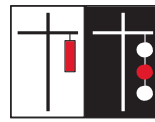
Geschwindig-
keitsbeschrän-
kung (km/h)



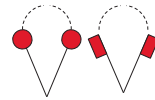
Höchstgeschw.
. 8km/h vor
Stränden



Sog u. Well-
enschlag
vermeiden



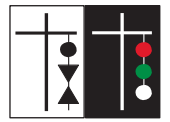
Sog und Wellen-
schlag vermeiden



Vorübergehende
Sperrung See-
schiffsfahrtsstraße



Sperrung
SeeSchStr
(Teilstrecke)



Sperrung Seeschiff-
fahrtsstraße
(gesamte Strecke)



Begegnungs-
verbot an
Engstellen



Überholverbot
für alle Fahr-
zeuge



Festmache-
verbot



Liegeverbot



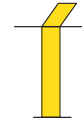
Fahrtrichtung
einhalten



Schallsignal
geben



Anhalten



Anhalten in
Schleusen



Ende Gebots- oder
Verbotsstrecke

Warn- und Hinweiszeichen



Frei fahrende
Fähre



Nicht frei
fahrende Fähre



Wasserskilaufe-
n im Fahr-
wasser
erlaubt



Wassermotorrad-
fahren im Fahr-
wasser erlaubt



Segelsurfen im
Fahrwasser
erlaubt

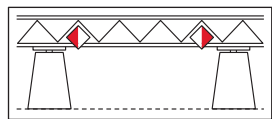


Querströmung
(2 Lichtbalken)

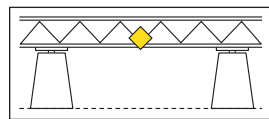


Außergewöhnliche
Schiffsverkehrsbehinderung

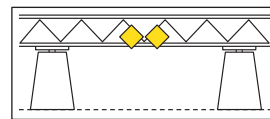
Feste Brücken



Durchfahrtsverbot außerhalb
der Markierung

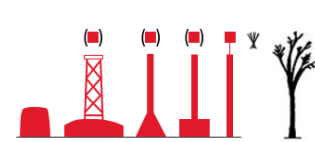


Durchfahrt in beide Richtungen

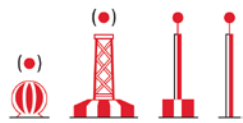


Durchfahrt in einer Richtung
(Gegenverkehr gesperrt)

Schwimmende Schiffsverkehrszeichen



Backbordseite Fahrwasser
(vor See kommend)



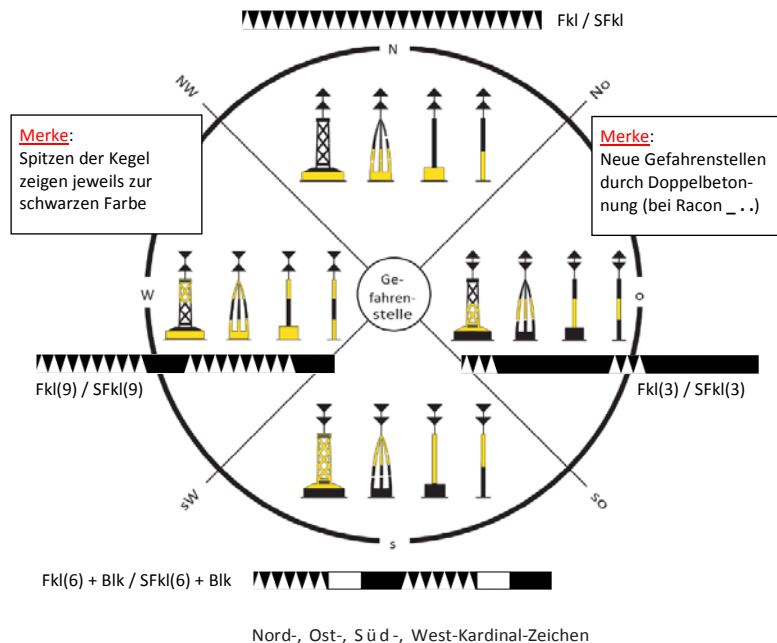
Zufahrt zu Fahrwassern und Mitte
von Schiffsverkehrswegen



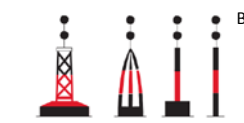
Backbordseite des durchgehenden
Fahrwasser/Steuerbordseite des
abzweigenden oder einmündenden
Fahrwassers



Sperrgebiete



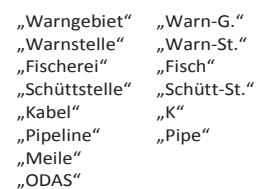
Steuerbordseite Fahrwasser
(von See kommend)



Einzelgefahrenstelle



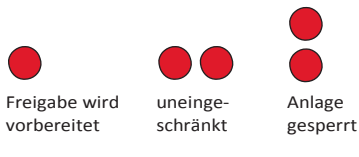
Steuerbordseite des
durchgehenden
Fahrwasser/Backbordseite des
abzweigenden oder
einmündenden Fahrwassers



„Warngebiet“
„Warnstelle“
„Fischerei“
„Schüttstelle“
„Kabel“
„Pipeline“
„Meile“
„ODAS“

Bewegliche Brücken, Sperrwerke, Schleusen

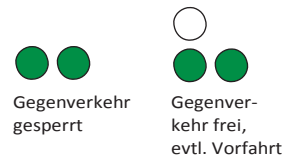
Einfahrt, Durchfahrt verboten



Einfahrt, Durchfahrt frei Durchfahrthöhe beschränkt



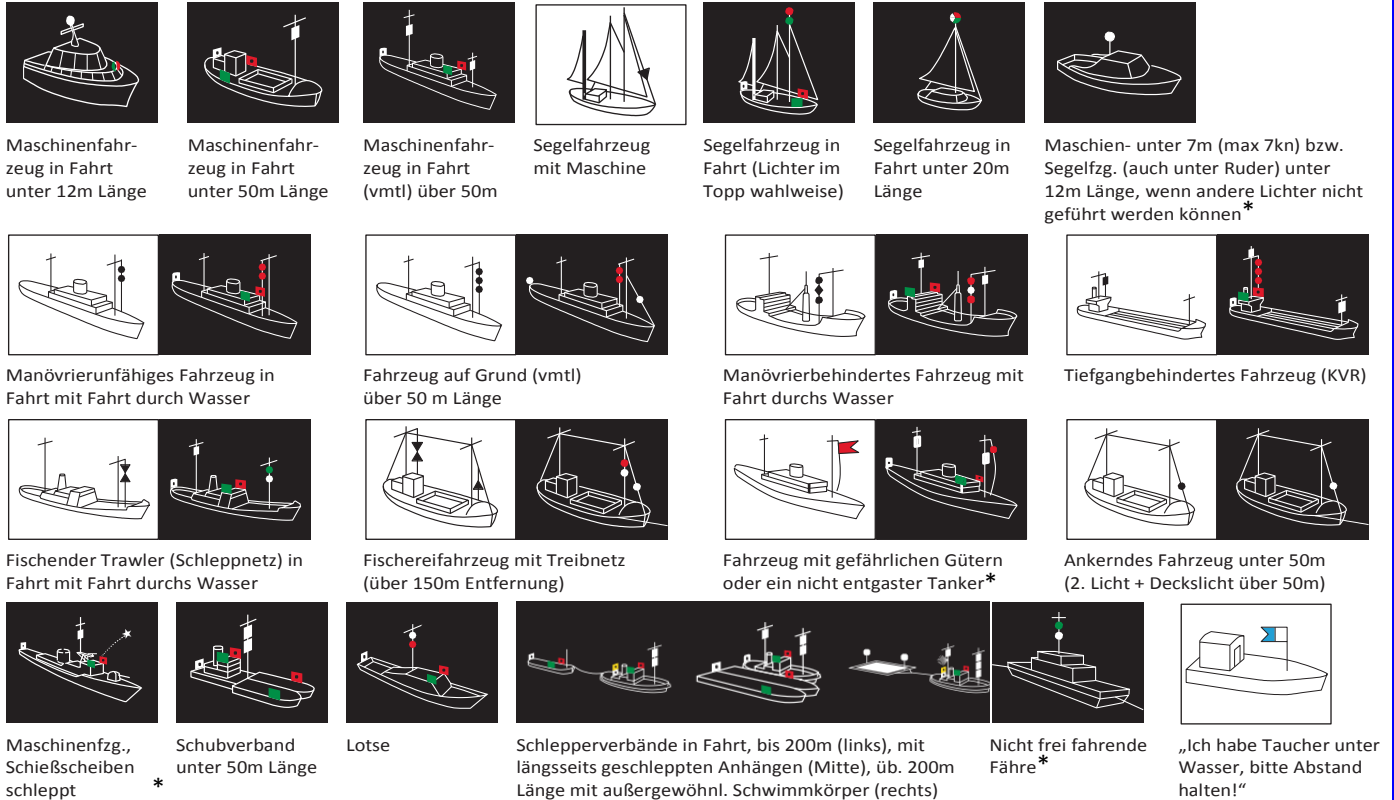
Einfahrt, Durchfahrt frei



Ausfahrt



Sichtzeichen der Fahrzeuge



Schallsignale, sonstiges

	Achtung, auch als Antwort		/ 2 min	Maschinenfzg. in Fahrt mit FdW. bei verm. Sicht
	Anforderungssignal Brücke/Sperrtor/Schleuse öffnen *		/ 2 min	Maschinenfzg in Fahrt o. FdW. bei verm. Sicht
	Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord		/ 2 min	Manövrierunf., - behinderte, Tiefgang behind., segelnde, fischende oder schleppende Fzg. bvS
	Ich ändere meinen Kurs nach Backbord		/ 2 min	Geschleppte Fahrzeuge bei verminderter Sicht
	Ich arbeite Rückwärts			Überholen Steuerbord
	Durchfahren/Einfahren verboten (vorübergehend) *			Überholen Steuerbord
	Zweifel- und Gefahrensignal (mind. 5x)			Zustimmung Überholmanöver
	Bleib weg Signal (mind. 5x pro Minute) *			Frei fahrende Fähre bei verminderter Sicht *
	Anhalten (Aufforderung durch Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes) *			nicht frei fahrende Fähre bei verminderter Sicht *
	Allgemeines Gefahr- und Warnsignal *			Bugsierende Maschinenfahrzeuge in Fahrt bei verminderter Sicht *
	Sperrung der Seeschiffahrtsstraße *		5s / min	Fzg. vor Anker unter <u>100m</u> bei verminderter Sicht (5 Sek. pro Minute)
	*) SeeSchStrO		5s / min	Fzg. vor Anker über <u>100m</u> bei verminderter Sicht (nacheinander jeweils 5 Sek. pro Minute)
Radarkennungen:	Flaggen:		3x 5s 3x / min	Fzg. auf Grund unter <u>100m</u> bei verminderter Sicht (3x Glocke, 5 Sek. schnelles Schlagen, 3x Glocke)
„D“ 	 B gefährliche Güter		3x 5s 3x / min	Fzg. auf Grund über <u>100m</u> bei verminderter Sicht (3x Glocke, 5 Sek. Schl., 3x Glocke, 5 Sek. Schl.)
„M“ 	 A Taucher		5s / min	Fzg. vor Anker bei verminderter Sicht (zusätzlich)
„O“ 	 L Stop			Lotsenfahrzeug bei verminderter Sicht (zusätzlich)
„T“ 	N über C Notfall			

Fehlverhalten im Seerecht

Die seeamtliche Spruchpraxis hat Grundsätze zum fehlerhaften Verhalten in der Schifffahrt hervorgebracht, die uneingeschränkt auch auf die Sportschifffahrt anwendbar sind. Das sollten sie vermeiden:

- Ankern im verbotenen Fahrwasser.
- Auswahl eines Ankerplatzes, an dem andere Schiffe gefährdet sind.
- Nicht ordnungsgemäße Verankerung des Schiffes.
- Ungenügende Befestigung des Schiffes.
- Auswahl eines ungeeigneten Liegeplatzes.
- Verzögerung des Ausweichmanövers trotz rechtzeitigen Sichtens des Gegners.
- Schnelles Fahren im Hafengebiet.
- Seeuntüchtigkeit.
- Zu schnelles Fahren im Nebel.
- Geben von 2 langen Tönen, obwohl das Schiff noch Fahrt durch das Wasser macht.
- Überlassen des Ruders an einen Unerfahrenen beim Passieren eines schwierigen Fahrwassers.
- Nichtklarmachen der Maschine beim Ankern auf ungeschützten Gewässern bei zunehmend stürmischem Wetter.
- Durchführen eines signalisierten, außergewöhnlichen Manövers, wenn der Gegner auf das Manöver nicht eingeht.
- Kreuzen vor dem Bug durch das ausweichpflichtige Schiff.
- Unrichtige Beobachtung von Lichtern des Gegners, sofern nicht der Irrtum durch besondere Umstände entschuldigt wird. Die Krümmung des Fahrwassers ist jedoch ein Umstand, der stets bei Beobachtung der Lichter zu berücksichtigen ist.
- Unkenntnis der Wirkungsweise des Ruders und der sonstigen Manövriereigenschaften des Schiffes.
- Unkenntnis der auf den befahrenen Gewässern gültigen Verordnungen und Gepflogenheiten.
- Zu knappe Bemessung des Ausweichmanövers.
- Verletzung der Vorschriften über die Lichterführung.
- Nichtorientiertsein über die Zuverlässigkeit des Kompasses, über Fahrwasser und Seezeichen.
- Unvorsichtiges Hindurchfahren zwischen Schiffen.
- Rudergeben bei ungeklärter Sachlage.
- Nicht rechtzeitiges Rückwärtsgeben bei Kollisionsgefahr.
- Nichtbemerken sichtbarer Lichter des Gegenfahrers.
- Liegenlassen des Bootes an erkennbar ungeeignetem Liegeplatz.
- Kursänderung im Nebel, ohne das andere Fahrzeug zu sehen.

Schäden in Folge von Fehlverhalten ziehen in der Regel zivilrechtlichen Folgen – wie Schadenersatz etc. - nach sich. Ist das Fehlverhalten auf grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz zurückzuführen, sind zivil- und strafrechtliche Folgen zu erwarten und außerdem ist der Versicherungsschutz in Frage gestellt

(Quelle: <http://shs-goettingen.de>)