



LANDESRUDERVERBAND BADEN-WÜRTTEMBERG E.V.

Sicher Rudern

EMPFEHLUNGEN FÜR WASSERSPORTLER AUF FLÜSSEN UND SEEN IN DEUTSCHLAND

VERKEHRS- UND RUDERREGELN AUF BINNENSCHIFFFAHRTSSTRASSEN

VORBEUGUNG UND VERHALTEN IM KRITISCHEN SITUATIONEN AUF DEM WASSER

HILFE FÜR NOTFÄLLE BEIM WASSERSPORT



BEGLEITHEFT ZU DEN KURSEN „SICHER RUDERN“

EMPFEHLUNG FÜR DIE ERSTELLUNG EINER VEREINS-SICHERHEITSRICHTLINIE

(Mit DRV Prüfungsfragen für Schiffsführer oder Rudergänger muskelbetriebener Wasserfahrzeuge auf Binnenschifffahrtsstraßen)

© PETER ROLLER, 2015-2025

Herausgeber: Peter Roller, für den Landesruderverband Baden-Württemberg

Autor: Peter Roller, Referent für Sicherheit im Rudersport
Primelweg 29, 71706 Markgröningen
DOSB-Lizenzen:
Übungsleiter B, Sport in der Prävention (Rudern),
Trainer C Leistungssport (Rudern)

Copyright: CC BY-NC-SA 4.0 by: Peter Roller 

13. Überarbeitete Ausgabe 04/2025, ED 12.03

[Lehr- und Ausbildungsunterlage für Wassersportler](#)

Die Informationen wurden nach bestem Wissen und Gewissen recherchiert und ausgearbeitet. Eine Gewähr für die Vollständigkeit und Richtigkeit wird vom Autor nicht gegeben. Jegliche Art der Haftung und daraus abgeleiteten Folgen ist ausgeschlossen.

Die nicht kommerzielle Verwendung in Vereinen des LRV BW ist kostenfrei. Jede Art der Vervielfältigung, auch auszugsweise: Nur mit schriftlicher Genehmigung des Autors. Alle weiteren Rechte vorbehalten.

Gedruckte Ausgabe: Selbstkosten 6,00 €, zzgl. Versand

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Bezeichnungen	8
2. Ruderbegriffe.....	9
.....	9
3. Vorwort	10
4. Was heißt Sicherheit im Rudersport?.....	11
5. Wassersport auf Bundeswasserstraßen	12
6. SICHERHEIT BEIM RUDERN.....	14
Voraussetzung für ein sicheres Rudern	14
Schwimmwesten.....	15
Schwimmfähigkeit von Ruderbooten	15
Überprüfung des Bootes	15
Sicherheitscheck vor einer Ausfahrt.....	16
Gesundheit.....	16
Ausrüstung der Mannschaft	16
Wettercheck.....	16
7. Ruderregeln	17
Fahrtordnungen.....	17
Sicheres Ein- und Aussteigen.....	17
Stembrettriemen oder -Schuhe schließen	17
An- und Ablegen vom Bootssteg	17
Wellen und Sog bei Schiffsbegegnungen	18
Sog Buhnen und Krippen	18
Verhalten bei Schiffsbegegnungen.....	19
Verhalten bei Wellen	19
Ruderbefehle	19
Ruderbefehle an Land	19
Ruderbefehle auf dem Wasser	20
8. Rudern in der kalten Jahreszeit.....	21
Vorsorgemaßnahmen	21
Risiken in der kalten Jahreszeit	21
Rudern bei Frost	21
Rudern bei Treibeis.....	22
Kleidung für die kalte Jahreszeit.....	22
Weshalb ist eine Kenterung bei Wassertemperaturen unter +15°C so gefährlich?	22
Wie reagiert der Körper auf kaltes Wasser (<15° C)?.....	22
9. VERHALTEN BEI NOTFÄLLEN	24

Welche Arten von Notfällen kann es beim Rudern geben	24
Bootschaden	24
Havarie	24
Personenschaden im Boot	24
Medizinischer Notfall im Boot	24
10. Rudermanöver im Notfall	25
Notstopp	25
Drohende Kollision	25
Verhalten bei einer unvermeidbaren Kollision	26
Notmanöver bei Kollision	26
Verhalten bei Kenterung oder einem Notfall	26
Was mache ich, wenn mein Fuß nicht vom Stemmbrett freikommt	26
Was mache ich, wenn das Boot voll Wasser ist.....	27
Was mache ich, wenn ich nach einer Kenterung im Wasser schwimme	27
Schwimmend wieder einsteigen.....	27
Wie schwimme ich zum Ufer	27
Wie kommt man am steilen, betonierten Ufer aus dem Wasser.....	28
Wie kann ein anderes Ruderboot einem Schwimmer helfen.....	28
Notsignal geben (§3.18 BinSchStrO).....	28
Kenterung bei kaltem Wasser (<15°C).....	28
Wie verhält man sich im kalten Wasser	29
Was ist nach der Rettung an Land zu tun.....	29
11. VERKEHRSREGELN.....	31
Bundeswasserstraßen	31
Definitionen	31
Kilometerangaben	31
12. Binnenschiffverkehrsstraßenordnung (BinSchStrO)	31
Wann darf ein Sportboot eine Bundeswasserstraße befahren.....	31
Wer darf ein Boot führen (§1.02 BinSchStrO)	32
Kleinfahrzeuge im Sinne der BinSchStrO (§1.01 Abs. 14).....	33
Aufgaben des Schiffsführers.....	33
Rudergänger (Steuerleute) (§1.09 BinSchStrO).....	34
Kennzeichenpflicht für Kleinfahrzeuge (Boote) (§2.02 BinSchStrO, Artikel 2.01 BSO).....	34
Fahrten bei Nacht (§3.13 Abs.5).....	34
Unsichtiges Wetter (§6.30 BinSchStrO).....	34
Fahrregel (§6.01-§6.35 BinSchStrO)	35

Grundsatz	35
Geschwindigkeit (§10.04 BinSchStrO; Neckar)	35
Sichtbereich eines Berufsschiffs	35
Kurs von Berufsschiffen	35
Fahrregeln für Kleinfahrzeuge bei Schiffsbegegnungen.....	36
Sicherheitsabstand	36
Fahrregeln für Kleinfahrzeuge untereinander (§6.02 BinSchStrO)	36
Überholen.....	37
Abstand zu Fischfanggeräten und Schwimmern	37
Schiffahrtzeichen.....	38
Gebots und Verbotsszeichen	38
Empfehlungen.....	39
Fahrwasserzeichen	40
Schallsignale.....	42
Für Sportboote wichtiges Signal der Berufsschiffahrt	42
Notruf am Neckar	42
13. Schleusen.....	43
Bootsausrüstung zum Schleusen.....	43
Anmeldung zur Schleusung	43
Wie wird geschleust (§ 10.19 BinSchStrO)	43
Festmachen des Bootes.....	43
Ausfahren aus der Schleuse.....	44
14. Mitzuführende Ausrüstung.....	44
Für muskelbetriebene Sportfahrzeuge.....	44
Für Begleitboote mit Motor.....	44
15. GEWÄSSERSPEZIFISCHE HINWEISE.....	46
Neckar	46
Rettungseinrichtungen am Neckarufer	46
Schleuse Untertürkheim bis Bad Cannstatt (km 186,0 -km 182,9)	46
Unterwasser des Schleusenbereichs Untertürkheim (km 186,1-185,6).....	46
Brücken Durchfahrten (km185,4 und km184,2)	47
Schiffsanleger Mercedes-Benz-Museum (km 184,7).....	47
Spundwand km 184,4 und km 184,8	47
Brücke beim Gaskessel km 184,2.....	47
Schleusenbereich Bad Cannstatt	48
Kraftwerkskanal bei der Stuttgarter Rudergesellschaft	48

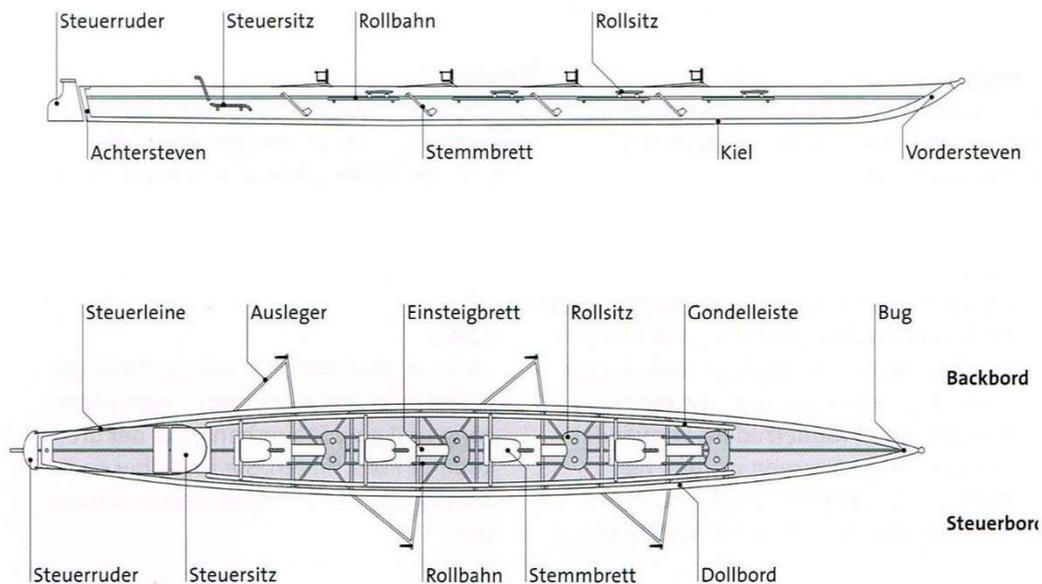
Strömung.....	48
Begegnung im Kanal.....	49
Verhalten bei einer Kenterung / einem Unfall im Kanal.....	49
Kanal Ein- Ausfahrt.....	50
Schleusenbereich Bad-Cannstatt bis Hofen (km 182,9 - km 176,2).....	50
Ausfahrt Schleuse Bad Cannstatt, Anlegestelle Wilhelma.....	50
Rosensteinbrücke bis km 181,6	50
Mühlsteg bis Reinhold Maier Brücke	50
Kurve Münster	50
Au Brücke (§ 10.06 BinSchStrO).....	51
Eisenbahnviadukt Benningen (km 156,5).....	51
Seitenkanal Pleidelsheim (km 150,50 bis km 153,25) §10.6 Abs. 2	51
Stauhaltung Hessigheim (km 143,10 bis km 150,00) §10.6 Abs. 3.....	52
Besigheimer Halbinsel km 136.8	52
Seitenkanal Kochendorf (km 105,40 bis km 106,30) §10.6 Abs. 4.....	52
Unterwasser der Schleuse Heidelberg (km 26)	52
16. DRV Prüfungsfragen (Obmann/Schiffsführer)	53
17. Sicherheitsrichtlinie DRV.....	54
18. Links zum Thema:	55
19. Individuelle Ordnungen der Wassersportorganisationen.....	55

1. Allgemeine Bezeichnungen

BinSchStrO	Binnenschiffahrtsstraßenordnung
ELWIS	Elektronische Wasserstraßen Informationssystem (www.elwis.de)
§ x.yy	Paragraph der BinSchStrO
Fahrtenbuch	amtliches Dokument/Datei
Kleinfahrzeug	Wasserfahrzeug mit einer Länge kleiner 20m §1.01 Abs. 14
Sportboot	Boot das für Sport- und Erholungszwecke benutzt wird und kein Fahrgastschiff ist
Berufsschiff	Hier: alle Arten von Motor betriebenen Wasserfahrzeugen, die nicht Kleinfahrzeug sind
Ruderer	neutrale Bezeichnung für rudernde Personen
Schiffsführer/ Obmann	Er ist für alles verantwortlich für alles, was im Boot und mit der Mannschaft geschieht
Schifffahrtsrinne	Teil des Gewässers, auf dem Berufsschiffen eine ausreichende Wassertiefe garantiert wird.
Steuerbord	In Fahrtrichtung rechte Seite
Backbord	In Fahrtrichtung linke Seite
Bug	Bootsteil der in die Fahrtrichtung zeigt
Heck	Bootsteil der entgegen der Fahrtrichtung zeigt
Kiel	Unterste Leiste eines Bootes
Unsichtiges Wetter	Eingeschränkte Sicht durch Nebel, Schneefall, heftige Regengüsse oder andere ähnliche Ursachen
Tag	Zeitraum zwischen dem amtlichen Sonnenaufgang und dem amtlichen Sonnenuntergang
Nacht	Zeitraum zwischen dem amtlichen Sonnenuntergang und dem amtlichen Sonnenaufgang
Bergfahrt	Fahrt gegen die Strömung
Talfahrt	Fahrt mit der Strömung

2. Ruderbegriffe

Dolle	Halterung am Boot für das Ruder
Ausleger	Seitliches Gestell am Boot mit Dolle zur Aufnahme des Ruders
Kiel	Unterste Bootsleist
Stemmbrett	Befestigungsbrett für die Füße
Stemmbrettschuh	Am Stemmbrett fest eingebauter Schuh
St. Schuhsicherung	Leine an der Ferse des Stemmbrettschuhs, die bei Kenterung das Lösen des Fußes aus dem Schuh bewirken soll (auch Kenter-sicherung genannt)
Rollsitz	Beweglicher Sitz im Boot
Rollbahn	Schiene zur Bewegung des Rollses
Skull	Ruder das mit einer Hand gehalten wird
Riemen	Ruder das mit beiden Händen gehalten wird
Waschbord	Obere Umfassung Leiste des Bootes
Steuermann	Derjenige im Boot, der das Steuer bedient
Schlagmann	Der Ruderer der auf dem heckseitigen Ruderplatz rudert und den Rhythmus vorgibt
Mannschaft	Alle übrigen Ruderer
Aufdrehen	Senkrechte Stellung des Ruderblatts zur Wasseroberfläche



3. Vorwort

Voraussetzung für das Befahren von öffentlichen Gewässern sind die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen sowie die Beachtung der Regelungen der wassersporttreibenden Organisationen.

Die Delegierten der Mitgliedsvereine des Deutschen Ruderverbands (**DRV**) haben auf dem „Rudertag 2014“ beschlossen, dass jeder Verein eine individuelle Sicherheitsrichtlinie für das Befahren des jeweiligen Hausreviers aufzustellen hat. Der Beschluss regelt Zuständigkeit, Umfang und Verantwortung der Richtlinie.



Diese Broschüre kann als Grundlage für individuelle Vereinsrichtlinien verwendet werden. Sie ist zugleich ein Begleitheft für die Kurse „**Sicher Rudern**“ des Autors. Sie gibt Empfehlungen zur Erkennung von Gefahren, zum Verhalten auf Binnenschiffahrtsstraßen, zum Verhalten in kritischen Situationen und bei Notfällen auf dem Wasser.

Soweit gesetzliche Regelungen behandelt werden, beschränkt sich der Umfang auf die Informationen, die für Wassersportler auf deutschen Flüssen, Kanälen und Seen von Bedeutung sind. Der Schwerpunkt liegt dabei beim Rudersport. Die Inhalte sind sinngemäß aber für alle Wassersportler gültig.

Rechtlich verbindlich sind die gesetzlichen Ordnungen, wie die Binnenschiffahrtsstraßenordnung (**BinSchStrO**) sowie gewässerspezifische Ordnungen.



4. Was heißt Sicherheit im Rudersport?

Der Rudersport ist eine der sichersten Sportarten überhaupt. Schwere Unfälle gibt es nur ganz selten. Aber Unfälle, auch tödliche, geschehen auch beim Rudersport. Eine gute Ausbildung, vorausschauendes Rudern, die Beachtung geltender Regeln, Wetter und Wasserbeobachtung, regelmäßiges Üben von Rudermanövern können Gefahren mindern und sind eine Voraussetzung für eine sichere Ausübung der Sportart.

Bei Ruderern und Sportlern steht natürlich das positive Erlebnis, die sportliche Anstrengung und die Geselligkeit mit Gleichgesinnten im Vordergrund. Dabei werden mögliche Gefahren leicht ausgeblendet oder verdrängt. Niemand befasst sich gerne damit, dass er und die Mannschaft bei einer Ausfahrt vielleicht in eine schwierige Situation kommen können.

Um Gefahren zu vermeiden, ist es aber wichtig zu wissen, wie man sie vermeiden kann und was bei auftretenden Problemen zu tun ist. Deshalb müssen mögliche Gefahrenquellen im Voraus erkannt, durchdacht und geeignete Gegenmaßnahmen eingeübt werden. Ruderer müssen sich darauf vorbereiten, wie sie reagieren können, wenn z. B. ihr Boot voll Wasser gelaufen ist, sich eine hilfsbedürftige Person im Wasser befindet, es zu einem Boots- oder Personenschaden auf dem Wasser oder einer Havarie kommt, eine Schiffssirene einen Warnton abgibt oder ein Mannschaftsmitglied plötzlich ein medizinisches Problem bekommt.



Rudern mit dem Boot voll Wasser

Jeder, der ein Boot besteigt, sollte wissen, was zu tun ist, wenn ein Problem während einer Ausfahrt auftritt oder wenn andere auf oder im Wasser in Not geraten sind. Die notwendigen Manöver müssen sicher beherrscht und gemeinsam ausgeführt werden können. Das setzt voraus, dass sie regelmäßig trainiert werden. Bereits in den Ruderschulen und schon ab der ersten Ausfahrt sollten diese Punkte ein Thema sein.

Sicherheit in der Ausbildung ist ein Qualitätsmerkmal der Ausbildungsstätte und des Ausbilders. Vereine können damit ihre Kompetenz in der Ausbildung und im Sportbetrieb hervorheben.

Das Befahren eines Gewässers an sich bringt schon Gefahren mit sich, die Ruderern bekannt und auf die Sie reagieren können müssen. Zum einen können Boote kentern oder zusammenstoßen, zum anderen befinden sich viele Ruderreviere auf Schifffahrtsstraßen, deren Verkehrsregeln beachtet werden müssen. Im Hinblick auf eine Kenterung ist ein besonderer Augenmerk auf die Wassertemperatur zu legen. Bereits **ab einer Wassertemperatur < 15 °C** kann es für Personen im Wasser gefährlich werden.

5. Wassersport auf Bundeswasserstraßen

Auf Bundeswasserstraßen gelten Fahrregeln, Verkehrszeichen und Signale, die von Wassersportlern zu beachten sind. Vereine erlassen Fahrt- Ruder- und Nutzungsordnungen. Diese sind nachrangig gegenüber den gesetzlichen Regeln.

Die **BinSchStrO** gilt auf den meisten Bundeswasserstraßen. Für internationale Gewässer wie Rhein, Donau, Elbe, Mosel, Weser, Saar, Bodensee, sowie auf den Berliner und Brandenburger Gewässern gelten eigene Ordnungen. Soweit die Regeln den Wassersport betreffen sind die darin enthaltenen Bestimmungen aber gleich. Im Bereich der **Bodenseeschifffahrtsordnung (BSO)** gelten zum Teil abweichende und ergänzende Regeln.

Nach der **BinSchStrO §1.02 (BSO Artikel 1.01)** muss in jedem Kleinfahrzeug, das eine Schifffahrtsstraße befährt, ein **geeigneter Schiffsführer** die Fahrt **verantwortlich** leiten. „Geeignet“ bedeute, der Schiffsführer muss die geistigen und körperlichen Fähigkeiten besitzen ein Kleinfahrzeug sicher zu führen, die Schifffahrtsregeln und Fahrtordnungen kennen, der Mannschaft klare Anweisungen geben und diese durchsetzen können. Ruderboote, Kanus, Drachenboote, SUPs ... sind muskelbetriebene Kleinfahrzeuge. Ein Schiffsführer trägt die **alleinige Verantwortung** im Boot. Der **Bootsobmann** (Ruderer Sprache) entspricht dem Schiffsführer in der BinSchStrO.

Schiffsführer müssen ihre Eignung nachweisen können. Die Broschüre vermittelt das nötige Wissen, über das Schiffsführer muskelbetriebener Kleinfahrzeuge verfügen müssen, um im Sinne der **BinSchStrO** als geeignet gelten zu können.

Vor jeder Ausfahrt ist der Schiffsführer (Bootsobmann), zu bestimmen und **im Fahrtenbuch einzutragen**. Das Fahrtenbuch ist ein amtliches Dokument.

Der Schiffsführer muss die Eignung von Boot und Mannschaft sowie die Wetter- und Wasserbedingungen vor Fahrtantritt prüfen.

Gerät eine Mannschaft in eine Notsituation muss ein **Schiffsführer** klare Anweisungen geben, die die Mannschaft unverzüglich und richtig umsetzen muss. Das Verhalten muss eingeübt und sicher beherrscht werden. Das Wissen dazu wird in Ausbildungen vermittelt.

Trotz größter Vorsicht lassen sich Kenterungen und Zusammenstöße oder allgemein Notfälle nicht ganz ausschließen. Jeder, der ein Wasserfahrzeug benutzt, sollte genau wissen, wie er sich in diesen Situationen zu verhalten hat und was er und die Mannschaft zur Eigenrettung und zur Rettung Dritter zu tun haben.

Viele Ruderreviere liegen an Kanälen die teilweise betoniert sind. Häufig kommt es vor, dass die Ufer in senkrechten Spundwänden gefasst sind. In diesen Bereichen kann es schwierig werden, nach einer Kenterung das Wasser zu verlassen.

Diese Broschüre erläutert die entsprechenden Regelungen und Techniken für Ruderboote und Ruderer. Hinsichtlich der BinSchStrO beschränkt sie sich auf die Regelungen, die für Wassersportler von Bedeutung sind. Die vollständige, aktuell gültige BinSchStrO kann unter

<https://www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze/BinSchStrO.pdf>

gelesen und gedruckt werden.



Jedes Gewässer hat besondere Gefahrenstellen, die Wassersportler kennen müssen. Wind, Wetter, Wellen, Strömungen, Schiffsbegegnungen, Schleusen verlangen eigene Verhaltensweisen, die Wassersportler beherrschen müssen. Wassersportorganisationen sollen Revierkarten erstellen in denen eine Fahrordnung, Gefahrenstellen und Rettungsmöglichkeiten enthalten sind. (*Gefahrenstellen am Neckar werden im Anhang beschrieben.*)

Der Deutsche Ruderverband (DRV) hat Prüfungen für Obleute entwickelt.

Die Prüfungsfragebögen, und Antworten können unter <https://www.rudern.de/sicherheit/> gelesen und gedruckt werden.

Mit einer bestandenen praktischen und theoretischen Prüfung kann ein **Bootsobmann/Schiffsführer** seine fachliche Eignung im Sinne der BinSchStrO nachweisen. Weitere Eignungsnachweise sind anerkannte Zeugnisse (z.B. Sportbootführerscheine, Segelscheine, Schifferpatente ...).

Es gehört zur **Sorgfaltspflicht von Vereinsvorständen** dafür Sorge zu tragen, dass Ausfahrten **ausschließlich** von **geeigneten** Bootsobleuten / Schiffsführern geleitet werden.



6. SICHERHEIT BEIM RUDERN

Voraussetzung für ein sicheres Rudern



Die nachfolgenden Voraussetzungen sind vor jeder Ausfahrt zu überprüfen.

- Es gibt keine amtlichen Fahrbeschränkungen für das Gewässers (ELWIS).
- Sicht-, Wetter- und Wasserverhältnisse lassen das Rudern zu.
- Die Ruderordnung erlaubt die Ausfahrt.
- Das Boot gewählte Boot ist fahrbereit.
- Das Boot ist für die Mannschaft geeignet und freigegeben.
- Das Wasser ist frei von Treibeis oder -gut.
- Die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung wird im Boot mitgeführt.
- Es wird angemessene Bekleidung getragen (hell, enganliegend, der Witterung angemessen)
- Ein geeigneter Schiffsführer übernimmt die Verantwortung für die Ausfahrt,
 - wählt ein für die Ausfahrt und die Mannschaft geeignetes, freigegebenes Boot aus,
 - trägt die Fahrt im Fahrtenbuch ein und ist mit an Bord,
 - prüft vor der Ausfahrt die Fahrbereitschaft des Bootes und die Eignung der Mannschaft (kein Bootschaden, richtig montiertes Zubehör, alle Mannschaftsmitglieder sind gesund und fühlen sich wohl),
 - prüft, ob die Ausfahrt zulässig ist,
 - erteilt der Mannschaft klare, eindeutige Anweisungen an Land und auf dem Wasser.
- Dem Schiffsführer obliegt die alleinige Entscheidungsbefugnis im Boot.

- Die Ruderer:
 - fühlen sich wohl und sind gesund,
 - haben keinen Alkohol oder Drogen konsumiert,
 - haben keine beeinträchtigende Medikamente eingenommen,
 - tragen geeignete helle Bekleidung,
 - befolgen die Weisungen des Schiffsführers.

Schwimmwesten

Auf einigen Gewässern gibt es Vorschriften zur Nutzung von Schwimmwesten. Vereine haben Regeln zur Schwimmwestenpflicht in ihre Ruderordnungen aufgenommen.

Auf dem Bodensee ist das Tragen von Schwimmwesten von Oktober bis April für alle Ruderer Pflicht, wenn man sich weiter als 300 m vom Ufer entfernt (BSO Art. 13.2). Ansonsten muss pro Person eine Schwimmweste im Boot mitgeführt werden.

Es dürfen nur zugelassen Schwimmwesten benutzt werden, die den Standard: **DIN in ISO 12402-3 (oder 4/5)** (CE-Kennzeichnung) erfüllen und entsprechend gekennzeichnet sind.

In Ausgabe 11/2021 des „Magazins Rudersport“ wurden die Vor- und Nachteile einer Schwimmwestennutzung beim Rudern eingehend erörtert. Modellvarianten wurden vorgestellt und der Einsatz im Rudersport diskutiert. Deshalb wird an dieser Stelle darauf nicht weiter eingegangen.

Schwimmfähigkeit von Ruderbooten

Die meisten Ruderboote sind so gebaut, dass sie nicht sinken können. Das bedeutet aber nicht, dass sie in vollgelaufenem Zustand die Mannschaft tragen können. Das gilt für alle Boote ohne Luftkästen und insbesondere für GIG-Boote.

Der Bootshandel bietet aufblasbare Luftkissen an, mit denen die Schwimmfähigkeit verbessert werden kann. Die Luftkissen sind im Boot so zu befestigen, dass sie nicht wegschwimmen können. Für Bootsneubauten sind Auftriebshilfen Pflicht. Bei Bestandsbooten wird den Vereinen dringen empfohlen betroffene Boote nachzurüsten. Für Art, Größe und Anzahl der Luftkissen sollte den Herstellerempfehlungen gefolgt werden. Beim Kauf von Booten ist darauf zu achten, dass eingedrungenes Wasser unter den Rollsitzen fließen kann. Ein Volllaufen ausschließlich von Bug oder Heck führt zu einer Steillage des Bootes.

Überprüfung des Bootes

Vor jeder Ausfahrt ist es die Aufgabe des Schiffsführers die Sicherheit des Bootes an Land zu überprüfen. Der Umfang dieser Prüfung umfasst mindestens folgendes:

- Wird das Boot im Fahrtenbuch als fahrbereit ausgewiesen
- Sind äußerlich Schäden am Bootskörper erkennbar
- Sind Spanten lose oder gebrochen
- Ist der Bugball vorhanden und in einwandfreiem Zustand
- Sind Sicherungen für Kenterungen am Stemmbrett vorhanden und auf max. 7cm Fersehuh eingestellt
- Sind die Einhandentriegelungen des Schemmbrettschuhs oder -riemen vorhanden und intakt.
- Sind bei ungedeckten Booten vorgesehene Auftriebshilfen im Boot vorhanden und ausreichend mit Luft gefüllt
- Sind die Luftkasten Dichtringe vorhanden und in Ordnung
- Sind die Luftkastendeckel vorhanden und geschlossen

- Sind Schöpfkellen vorhanden
- Sind Ausleger, Stemmbrett- und Rollbahnschienen fest verschraubt
- Sind die Ruder unbeschädigt
- Sitzt der Klemmring der Dolle fest
- Sind die Dollen beweglich, schraubbar und nicht gerissen
- Ist das Steuer funktionsbereit
 - Steuer selbst
 - Steuerleine gangbar (liegt frei)
 - Steuerschuh beweglich,
 - Passt die Schuhgröße
- Sind Rollsitze und Rollbahnschienen in Ordnung und festgeschraubt
- Sind die Rudergriffe, -Holm und -Blatt in Ordnung
- Ist der Wellenschutz in Ordnung

Stellt der Schiffsführer Mängel fest, muss er entscheiden, ob die Fahrbereitschaft des Bootes gegeben ist oder nicht. Festgestellte Schäden sind entsprechen den Vereinsregeln zu melden.

Sicherheitscheck vor einer Ausfahrt

Gesundheit

Vor jeder Ausfahrt sollte der Schiffsführer sich nach dem Wohlbefinden der Ruderinnen und Ruderer erkundigen. Ruderer dürfen weder alkoholisiert sein, keine Drogen konsumiert oder die Wahrnehmung einschränkende Medikamente eingenommen haben. Jeder einzelne Ruderer sollte für sich selbst prüfen, ob er sich wohl fühlt. Evt. Einschränkungen sollte er vor der Ausfahrt angeben.

- Persönliches Wohlbefinden
 - Mir ist heiß/kalt
 - Ich bin gestresst, ich habe Schmerzen
- Erkrankungen
- Der Ruhepuls sollte gemessen werden
- Tagesblutdruck (bei vorhandenem Bluthochdruck)
- Zuckerwerte (bei Diabetes)

Ausrüstung der Mannschaft

- Eng, anliegende, der Witterung angepasste Bekleidung
- Wadenschutz
- Schuhe die ins Stemmbrett passen
- Pulsmesser
- Schwimmwesten / Wartungsintervall ok?
- Mobil Telefon (bei Ausfahrten außerhalb des Reviers)
- Sonnencreme
- Gefüllte Trinkflasche

Wettercheck

- Keine Ausfahrt bei drohendem Gewitter beginnen
- Keine Ausfahrt bei Sturm oder Sturmvorhersage
- Wellengang prüfen
- Strömung prüfen
- Hindernisse im Wasser prüfen
- Bei Ausfahrten auf Seen den lokalen Wetterbericht abfragen

7. Ruderregeln

Fahrtordnungen

Rudervereine haben für ihr **Hausrevier** eine Fahrtordnung zu erstellen und zu veröffentlichen. Der Schiffsführer ist für die Einhaltung dieser Fahrtordnung verantwortlich und haftbar. Die Fahrtordnung orientiert sich an den besonderen Gegebenheiten des Reviers. Sie gilt **nachrangig** zu den Regelungen der BinSchStrO

Sicheres Ein- und Aussteigen

Einsteigen

Nachdem das Boot zu Wasser gelassen wurde, werden zuerst die stegseitigen Ruder eingelegt. Die Dollen zeigen in Richtung des Hecks, die Ruder sind seitenrichtig (Steuerbord/Backbord) einzulegen.

Beim Einsteigen hält sich die Mannschaft mit der stegseitigen Hand **am Steg** fest. So wird verhindert, dass das Boot vom Steg weggedrückt werden kann.

Aussteigen

Zuerst werden die Stemmbrettriemen oder die Stemmbrettschuhe gelöst. Dann wird der wasserseitige Fuß auf das Trittbrett gestellt. Mit der stegseitigen Hand wird sich **am Waschbord** abgestützt. Dadurch wird der Ausleger auf den Steg gedrückt und das Boot erhält eine stabile Seitenlage. Der Oberkörper wird aufgerichtet. Wenn der stegseitige Fuß auf den Steg tritt, wird die Handposition gewechselt und sich am Steg festgehalten. Damit wird verhindert, dass das Boot wegtriften kann. Die wasserseitige Dolle wird erst nach dem Aussteigen geöffnet.

Stemmbrettriemen oder -Schuhe schließen

Beim Festziehen der Stemmbrettriemen oder beim Verschließen der Klettverschlüsse darauf achten, dass diese nicht zu fest angezogen werden. Sie sollten nur so fest sein, dass der Fuß sich problemlos aus dem Stemmbrett oder dem Stemmbrettschuh lösen lässt. Die Kentersicherung ist nur wirksam, wenn der Fuß lose gehalten wird. Zum Rudern ist ein Festziehen nicht notwendig.

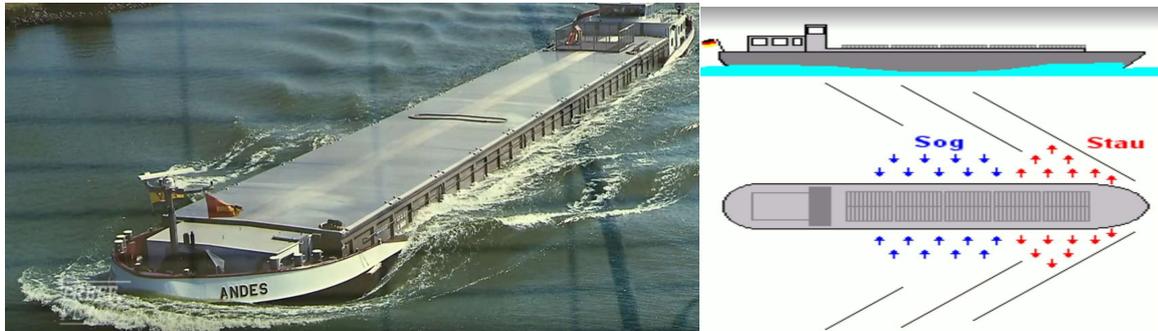
An- und Ablegen vom Bootssteg

Das Anlegen und Ablegen an Bootsstegen erfolgt **grundsätzlich** mit dem **Bug gegen die Strömung bzw. gegen den Wind**. Nur so kann ein Boot sicher an und von dem Bootssteg gesteuert werden.

Beim Anlegen nähert sich das Boot in einem Winkel von ca. 30 Grad dem Bootssteg. Hat der Bug des Bootes den Bootssteg fast erreicht, wird das Heck so gesteuert, dass es sich zum Bootssteg bewegt. Wichtig ist, dass das Boot noch ausreichend Fahrt hat. Ohne Fahrt kann ein Boot nicht gesteuert werden.

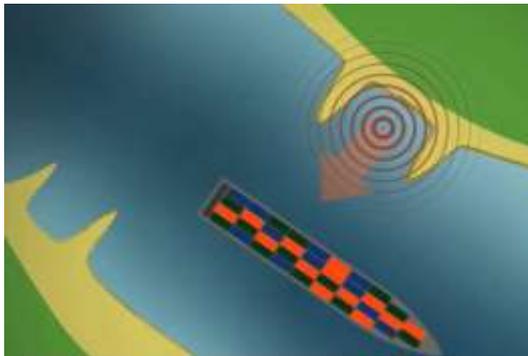
Wellen und Sog bei Schiffsbegegnungen

Motorschiffe drücken Wasser von Ihrem Bug weg. Dabei entsteht ein Wellenberg vor dem Bug. Durch das weggeschobene Wasser entsteht ein Unterdruck seitlich des Bugs, erkennbar durch ein Wellental. Das weggeschobene Wasser strömt seitlich zum Schiff zurück. Gleichzeitig zieht der Antrieb in Fahrtrichtung Wasser an. Im Bereich des **ersten** Wellentals der Bugwelle besteht die größte Gefahr unter ein Schiff gezogen zu werden.



Sog Buhnen und Krippen

An Buhnen und Krippen entsteht bei Schiffsverkehr oder starker Strömung ein gefährlicher Sog. Wasser wird durch den Schiffsantrieb stark angezogen und strömt zur Flussmitte. Nach dem das Schiff passiert hat strömt es mit Wucht zum Ufer zurück. An überspülten Buhnen entsteht im Unterwasser der Buhne ein Sog. Das Oberwasser erzeugt eine Wasserwalze. **Für Personen im Wasser besteht Lebensgefahr. Ruderboot werden manövrier-unfähig.**



Wasserwirbel durch den Sog eines Motorschiffs

Verhalten bei Schiffsbegegnungen

Schiffsbegegnungen zwischen Berufsschiffen und Ruderbooten auf deutschen Flüssen und Kanälen (Neckar, Main ...), können eine besondere Herausforderung für den Schiffsführer mit sich bringen. Kanäle haben meist eine Breite von 70-100 m. Unserer Ruderboote sind mit Rudern bis zu 8 m breit. Berufsschiffe



haben eine Breite von ca. 10,5 m. Der Mindestabstand zum Ufer sollte 5 m und zum Berufsschiff 10 m betragen. Anlegestege, Anglerleinen Schifffahrtszeichen können die verfügbare Fläche zusätzlich beschränken. Sind Brückenpfeiler im Fluss oder gibt es enge Kurven, dann bleibt für Ruderboote nur wenig Platz. Deshalb muss ein Schiffsführer seinen Kurs so wählen, dass er Engstellen möglichst meidet oder ca. 200 m vor diesen wartet bis Berufsschiffe passiert haben.

haben eine Breite von ca. 10,5 m. Der Mindestabstand zum Ufer sollte 5 m und zum Berufsschiff 10 m betragen. Anlegestege, Anglerleinen Schifffahrtszeichen können die verfügbare Fläche zusätzlich beschränken. Sind Brückenpfeiler im Fluss oder gibt es enge Kurven, dann bleibt für Ruderboote nur wenig Platz. Deshalb muss ein Schiffsführer seinen Kurs so wählen, dass er Engstellen möglichst meidet oder ca. 200 m vor diesen wartet bis Berufsschiffe passiert haben.

Verhalten bei Wellen

Wellengang wird nach Art der Ursache für die Welle unterschieden. Wird die Welle **durch den Sog** eines Schiffes erzeugt, so richtet das Kleinfahrzeug seinen Kurs so aus, dass das Boot parallel zu den Wellen liegt. Nach Abklingen der Wellen kann es seinen Kurs fortsetzen.

In **Flachwasserbereichen** kann durch den Sog eines Schiffes, eine Brandungswelle entstehen. In dieser Welle sind Kleinfahrzeuge nicht mehr kontrollierbar. **Achtung Gefahr:** Es besteht Gefahr, das Boot durch die Wellen auf das Ufer geworfen wird. In diesem Fall sollte sich das Kleinfahrzeug dem Fahrweg des Schiffes soweit nähern, bis es den Gefahrenbereich verlassen hat. Der Fahrweg des Schiffes darf dabei nicht gekreuzt werden.



Sind **kurze Wellen** durch Wind oder andere Naturgewalten entstanden, so wird die Welle geschnitten. Sind die Wellen so hoch, dass das Boot Wasser aufnimmt, ist unverzüglich der nächste, sichere Bereich am Ufer anzusteuern und die Fahrt abubrechen.

Ruderbefehle

Damit der Schiffsführer eindeutige Befehle an die Mannschaft geben kann, bedarf es einer einheitlichen Sprache, die alle Bootsinsassen verstehen. Der DRV hat hierzu einheitliche Ruderbefehle entwickelt, die in allen deutschen Rudervereinen sinngemäß Anwendung finden.

Ruderbefehle an Land

Mannschaft ans Boot	Zusammenrufen der Mannschaft
Boot aus Lager raus	Boot anheben und aus dem Lager nehmen
333Boot in Hände ab oder auf Schulter hoch	Boot entsprechen handhaben
Wasser- oder Landseite hoch	Einseitiges Anheben des Bootes um es in seiner Längsachse zu drehen

Fertig zum Einsteigen (Aussteigen)	Aufruf um das Ein- / Aussteigen vorzubereiten
Steigt ein (aus)	Ausführung des Ein- / Ausstiegs
Dollen zu (auf)	Schließen oder öffnen der Dolle
Stembrett einstellen	Veränderung des Abstands zum Rollsitze
Klarmeldung	Aufruf an die Mannschaft ihre Ruderbereitschaft kundzutun

Ruderbefehle auf dem Wasser

In die Auslage, los	Ruder in Auslagestellung bringen und mit dem Rudern bei „Los“ beginnen, ggf. ergänzt um Backbord oder Steuerbord „Los“ für einseitiges Rudern
Ruder halt	Ende der Ruderbewegung
Blätter ab	Ruderblatt flach aufs Wasser legen
Achtung	Aufmerksamkeitsruf
Achtung, abstoppen, jetzt	Die Blattrückseite wird vorsichtig gegen die Fahrtrichtung gedrückt; ggf. ergänzt um Steuerbord oder Backbord
Alles gegen (rückwärts), los	Blatt wird gegen die Fahrtrichtung gewendet und gedrückt
Wende über Backbord (Steuerbord)	Das Boot wird über die angegebene Seite gewendet
Backbord (Steuerbord) überziehen	Einseitige Druckverstärkung
Skull (Riemen) lang	Ruder werden längsseits zum Boot gelegt
Hoch abscheren	Ruder weit vom Wasser weg führen
Halbe Kraft	Reduzierung des Krafteinsatzes
Ruhig vor	Ruhige Rollbahnbewegung bei Vorrollen
Frei weg	Nach unterschiedlichem seitlichen Krafteinsatz Rückkehr zu einem gleichseitigen Durchzug der Ruder

8. Rudern in der kalten Jahreszeit

Auch in der kalten Jahreszeit erlauben es die meisten Vereine zu rudern. Rudern ist möglich, wenn folgende Voraussetzungen beachtet werden.

- Es bestehen keine amtlichen Beschränkungen oder Sperrungen für das Ruderrevier (Info gibt es bei der Wasserschutzpolizei, dem Wasserschiffahrtsamt, und im elektronischen Wasserstraßeninformationssystem [ELWIS Menü: NfB](#))
- Die Sichtverhältnisse und die Temperatur lassen Rudern zu
- Das befahrene Gewässer ist frei von Treibholz, Eis und Hochwasser
- Die Ruderordnung des Vereins erlaubt Rudern im Winter



Vorsorgemaßnahmen

Wer in der kalten Jahreszeit rudert sollte ein erhöhtes Augenmaß auf seine Sicherheit legen. Dazu gehört, dass eine ausreichende Kentersicherung vorhanden sein muss oder das Boot einen Luftkasten hat. Unabhängig vom Boot sollten EU zertifizierte **Rettungswesten** getragen werden.

Rettungswesten sind entsprechend der Gebrauchsanleitung zu handhaben. Inzwischen sind Rettungswesten am Markt erhältlich, die beim Rudern nicht mehr behindern. Modelle mit festen Auftriebskörpern sind wegen ihrer Größe ungeeignet. Bei aufblasbaren Modellen sollten nur „Automatik Modelle“ mit Gaspatrone (z.B. SECUMATIC 301SM) verwendet werden, die sich bei Wasserberührung selbst aufblasen. Diese Westen müssen alle 2 Jahre vom Fachhandel überprüft werden.

Wer in kaltes Wasser fällt muss damit rechnen, dass er kaltes Wasser schluckt und es zu einem Atemreflex kommt (siehe Kenterung im kalten Wasser). Der betroffene kann kurzzeitig (ca. 30 Sekunden) nicht mehr atmen. Er neigt dazu in Panik zu geraten. In dieser Situation ist eine Rettungsweste, die im Wasser aufgeblasen werden muss, sinnlos.

In einigen Rudervereinen ist das Tragen von Schwimmwesten im Winter Pflicht. Am Bodensee müssen Schwimmwesten entsprechend der BSO für jedes Mannschaftsmitglied im Sommer im Boot mitgeführt werden, wenn es sich weiter als 200m vom Ufer entfernt. Im Winter müssen die Schwimmwesten angelegt sein.

Vorzugsweise sollte im Winter im Großboot gerudert werden. Hier ist die Wahrscheinlichkeit des Kenterns geringer.

Risiken in der kalten Jahreszeit

Ausfahrten in der kalten Jahreszeit stellen ein erhöhtes Risiko dar, falls es zu einem Unfall oder einen Bootsschaden kommt. Wird in Kleinbooten (Einer, Zweier) gerudert, ist darauf zu achten, dass mehrere Boote in Rufweite zusammenrudern oder ein **Begleitboot** (Trainerboot mit Motor) in **Rufweite** mitfährt. Verschiedene Ruderordnungen schreiben das ausdrücklich vor.

Wird dennoch alleine im Kleinboot gerudert, sollten die Ruderer im eigenen Interesse eine **Rettungsweste tragen**. Für Ausfahrten in allen Bootsarten gilt **gut sichtbare, helle Kleidung** zu tragen. Eine Warnweste aus dem Auto kann gute Dienste leisten.

Rudern bei Frost

Bei Temperaturen unter 0 °C kann sich Eis am Boot, am Holm des Ruders und am Ruderblatt bilden. Bei Eis am Ruderblatt wird das Ruder so schwer, dass kontrolliertes Rudern schon nach einer kurzen Strecke nicht mehr möglich ist. Eis am Boot kann zu Beschädigungen der Bootshaut führen.

Die Eisbildung an Blatt und Holm beginnt bei -2 bis -3 C° Lufttemperatur. Bei Wind kann sie schon früher einsetzen. Ausfahrten bei Temperaturen unter 0 C° sind deshalb zu unterlassen.

Rudern bei Treibeis

Befindet sich Treibeis im Wasser sollte **auf keinen Fall gerudert werden**. Eisplatten und Eisschollen können vom Boot nicht früh genug erkannt werden. Besonders dünnere Eisschichten heben sich **nicht** von der Wasserfarbe ab. Sie haben messerscharfe Kanten und können das Boot aufschlitzen. Eine weitere Gefahr ist das Auffahren auf eine Eisplatte. Der Kiel des Boots und die Ruder liegen auf der Eisfläche. Die Ruder finden keinen Widerstand mehr um sich aus dieser Lage zu befreien. **Wer bei Treibeis oder Eisbildung rudert setzt sich einer erheblichen Gefahr aus.**

Bei einer Kollision mit einer Eisplatte besteht das Risiko zu kentern. Bei Kollision mit großen Eisplatten kommt es zu einem harten Schlag gegen die Bordwand. Es entstehen Haarrisse in der Laminatstruktur der Bootshaut oder offene Risse, durch die Wasser ins Boot eindringt. Kleiner Eisplatten können messerscharfe Kanten unter Wasser haben, die die Bootshaut aufschneiden können.

Kleidung für die kalte Jahreszeit

Wer in der kalten Jahreszeit rudert, sollte auf eine der Witterung angemessene Kleidung achten. Bewährt haben sich Skisocken, Thermoleggings (vom Laufsport), Thermofunktionshirts als Unterwäsche, Funktionspulli plus Ruderweste als Oberbekleidung. Funktionsbekleidung leitet die Feuchtigkeit vom Körper nach außen ab und schützt vor Wind. Sie sorgt für ausreichenden Wärmeschutz und ist meist nicht dick, sodass sie beim Rudern nicht behindert. Für die Hände gibt es spezielle Ruderhandschuhe. Wer Handschuhe benötigt, kann aber auch auf Radfahrerhandschuhe zurückgreifen. Ein Sitzkissen kann das Gesäß vor Kälte schützen.

Weshalb ist eine Kenterung bei Wassertemperaturen unter +15°C so gefährlich?

Wer plötzlich in kaltes Wasser fällt, schnappt durch einen unkontrollierbaren Atemreflex automatisch nach Luft. Das Anhalten des Atems (unter Wasser) gelingt nur noch für ca. 10 Sekunden. Die Atmung kann nicht mehr kontrolliert werden, was zu einer Hyperventilation führen kann. In der Folge kommt es zu einem Atemzug, dessen Volumen bis zu 10x höher sein kann als normal. Es kann Wasser in die Lunge gelangen, was zu einem Sauerstoffmangel in den Muskeln, den Organen und im Gehirn führt. Bei einem Tauchreflex kann es zum Verschluss der Atemwege kommen. Atmen ist für ca. 30 Sekunden nicht mehr möglich. Es können Panikreaktionen auftreten.

Die Kälteschockreaktion führt zu Herzrasen. In der Folge können Herzrhythmusstörungen und Herzkammerflimmern auftreten, was einen Sauerstoffmangel im Gehirn zur Folge hat.

Auch in den Sommermonaten können fließende Gewässer kälter als +15°C sein.

Wie reagiert der Körper auf kaltes Wasser (<15° C)?

Bei Personen im **kalten Wasser** ist in jedem Fall sofort (noch vor der Bergung)

ein Notruf ☎ 112

zu veranlassen (auch wenn der Ruderer geborgen werden konnte und es ihm scheinbar gut geht).

Die Blutgefäße in Armen und Beinen werden durch den Wasserdruck komprimiert. Das Blut wird in den Brustkorb gedrückt. Das Herz muss mehr arbeiten. Durch den Kältereiz verengen sie sich zusätzlich. Puls und Blutdruck steigen stark an. So verhindert der Körper, dass weiteres, kaltes Blut zu den Organen gepumpt wird. Die Muskeln in Armen und Beinen erhalten

dadurch nicht mehr ausreichend Sauerstoff und sie verlieren **in sehr kurzer Zeit** einen Großteil ihrer Kraft. Wer sich panisch bewegt und Schwimmbewegungen macht, hebt den Eigenschutz auf. Kaltes Blut wird wieder zu den Organen gepumpt.

Nasse Kleidung niemals entfernen. Sie bildet trotz Nässe ein Wärmepolster.

Fällt die Körperkerntemperatur unter 32°C - 35°C, kann es zu Herzkammerflimmern und Organversagen kommen. Das Gehirn erhält zu wenig Sauerstoff. **Es besteht akute Lebensgefahr!**

Personen die in kaltem Wasser waren müssen auch nach einer erfolgreichen Bergung mehrere Stunden medizinisch beobachtet werden. Es besteht die Gefahr eines Kälteschocks und des Bergungstods.

Deshalb immer den Rettungsdienst ☎ 112 alarmieren!

Hinweis:

Wenn es irgendwie möglich ist, sollte der geborgene horizontal (liegend geborgen und transportiert werden.

9. VERHALTEN BEI NOTFÄLLEN

Welche Arten von Notfällen kann es beim Rudern geben

Es ist für Wassersportler wichtig, mögliche Gefahren und Gefahrenstellen zu kennen. Bereits in der Ausbildung sollte das Thema: „Was mache ich, wenn es zu in einen Notfall auf dem Wasser kommt behandelt werden.“ **Richtig und ohne Panik reagiert nur der, der weiß was ihn erwartet.**

Bootschaden

- Boot ist leck
- Boot ist voll Wasser
- Boot ist manövrierunfähig
- Bruch einer Strebe
- Stemmbrettschaden
- Rollsitz blockiert
- Rollbahnschiene Halterung defekt
- Steuer klemmt

Havarie

- Boot ist gegen ein Hindernis gefahren
 - Ausleger verbogen
 - Schaden an der Bootshaut mit und ohne Wasseraufnahme
- Zwei Ruderboote sind zusammengestoßen
- Kollision mit einem Motorboot
- Kollision mit einem Fracht- oder Personenschiff
- Nach Kollision schwimmen Bootteile im Wasser
- Nach Kollision sind Menschen im Wasser

Personenschaden im Boot

- Krampf
- Blutende Verletzung
- Überhitzung
- Hitzschlag
- Atemnot
- Bewusstlosigkeit

Medizinischer Notfall im Boot

In Ruderbooten kann nur sehr bedingt erste Hilfe geleistet werden. Deshalb ist es bei Notfällen wichtig, das Boot schnellstmöglich ans Ufer zu steuern und dort erste Hilfe zu leisten. Wenn möglich sollten die Rudernden bereits vom Boot aus sich bemerkbar machen. Wird ein Mobiltelefon mitgeführt ist die **112** zu wählen. Ist dies nicht der Fall müssen Passanten am Ufer durch Hilferufe auf die Notlage aufmerksam gemacht werden.

(Dieses Thema wird ausführlich im Kurs „Notfälle beim Wassersport“ behandelt.)

10. Rudermanöver im Notfall

Notstopp

Wer auf ein Hindernis zufährt und nicht mehr ausweichen kann, sollte einen Not-Stopp beherrschen. In Ruderschulen und bei Ausfahrten ist dieser Not-Stopp zu trainieren, bis er von der gesamten Mannschaft sicher beherrscht wird.

Beim Not-Stopp wird in voller Fahrt der Befehl "**Ruder Halt**" gegeben. Beide Ruder werden in die Grundstellung (90 Grad Winkel zum Boot, Orthogonalstellung) gebracht. Das Blatt liegt flach auf dem Wasser. Der Griff des Ruders wird leicht gegen die angewinkelten Knie gedrückt. Jetzt wird das Blatt vorsichtig gegen die Fahrströmung aufgedreht. **Achtung:** Das Blatt **nicht** in voller Fahrt ganz aufdrehen. Es besteht die Gefahr, dass das Blatt aus der Hand gerissen wird. Im schlimmsten Fall kann es dadurch zu Verletzungen und zur Kenterung kommen

Drohende Kollision

Wird die einmal eingeschlagene Ausweichrichtung darf nicht mehr geändert werden, bis das Motorschiff das Kleinfahrzeug passiert hat. Sollte der Schiffsführer die drohende Kollision und den Kurswechsel des Kleinboots bemerkt haben, wird er darauf reagieren (verpflichtet ist er dazu nicht). Das geht bei einem Schiff aber nur sehr träge. Würde das Kleinfahrzeug erneut seinen Kurs wechseln, könnte das Motorschiff nicht mehr reagieren.

Wird ein herannahendes Schiff zu spät erkannt, ist eine sofortige, gemeinsame Reaktion **auf Weisung des Schiffsführers** erforderlich. Auf gestauten Binnenschiffahrtsstraßen fahren Fracht- und Personenschiffe mit einer Geschwindigkeit von ca. 10km/h (ohne Strömung). Das bedeutet, dass sie pro Sekunde 2,8 m zurücklegen. Diese Schiffe sind zwischen 10 und 11 m breit. Wird ein solches Schiff erst 100m vor einer drohenden Kollision bemerkt, verbleiben max. 36 Sekunden bis zum Aufprall. Zieht man die Schrecksekunde der Ruderer ab, verbleiben höchstens 8-10 Ruderschläge, um den Gefahrenbereich zu verlassen. Wenn jetzt falsch oder nicht gemeinsam reagiert wird, kommt es unweigerlich zu einem **lebensgefährlichen** Zusammenstoß.

Die Wassersportler müssen **sehr schnell und richtig reagieren**, um ausweichen zu können. Das Wichtigste ist, dass das eigene Boot dabei nicht quer zur Fahrtrichtung des Motorboots gelegt wird, sondern nur schräg zum Rumpf des Motorschiffs. (Ein Kleinfahrzeug wird so bei der Kollision zur Seite gedrückt. Die Gefahr unter Wasser gedrückt zu werden ist geringer.)

Der Schiffsführer des Kleinfahrzeugs gibt die Befehle „**Ruder Halt**“ "**Abstoppen Steuerbord**" (oder **Backbord**). Nachdem das Kleinfahrzeug die Richtung geändert hat, gibt der Schiffsführer **sofort den Befehl „Voraus Los** (evt. Back- oder Steuerbord) ".

In dieser Situation muss **jeder** wissen, wo Steuerbord und Backbord ist. (**Steuerbord:** in Fahrtrichtung rechts; linker Arm aktiv; **Backbord:** in Fahrtrichtung links; rechter Arm aktiv). Es gilt die **bedingungslose, sofortige** Umsetzung des Befehls. Es darf **keine Diskussion** über die Anweisung geben. Nach dem einseitigen Abstoppen des Ruderboots **verbleiben höchstens 2-3 Ruderschläge**, um den unmittelbaren Gefahren zu verlassen.

Achtung Gefahr: Wenn die Mannschaft in dieser Situation nicht zusammen das Gleiche macht, wird es gefährlich! Das Boot stoppt, ohne Richtungsänderung und kann nicht mehr gesteuert werden. Wenn zu langsam oder zu spät reagiert wird, lässt sich ein Aufprall auf das Motorschiff nicht mehr vermeiden.

Merke: Bei drohender Kollision ist dem Befehl des Schiffsführers unverzüglich und ohne Diskussion zu folgen. Eine Kursänderung wird beibehalten bis die Gefahr vorüber ist.

Verhalten bei einer unvermeidbaren Kollision

Reicht eine Kursänderung nicht mehr aus (Abstand zum Schiff kleiner 100 m), um den Gefahrenbereich zu verlassen, muss der Schiffsführer des Kleinfahrzeugs schnellstmöglich das Notmanöver einleiten.

Wichtig: Jetzt alles vermeiden, was zu einer Kenterung führen könnte

Bei einer Kollision werden zunächst die Ruder das Motorschiff berühren. Die Ruder werden durch das Schiff längsseits gedrückt. Der Aufprall wird abgefedert. Das ist wichtig, um eine mögliche Kenterung abfangen zu können. Unmittelbar danach werden die Ausleger die Bordwand berühren.

Notmanöver bei Kollision

Lässt sich die Kollision mit dem Motorschiff nicht mehr verhindern, gibt der Schiffsführer des Kleinfahrzeugs bei Kontakt der Ruder mit dem Motorschiff den Befehl, die Ruder auf der Schiffseite längs zu legen. Das gegenüberliegende Ruder wird auf die Knie gedrückt. So wird das eigene Boot mit den Rudern seitlich stabilisiert. Eine Kenterung sollte vermieden oder so lange wie möglich verzögert werden. (Befehle des Schiffsführers: Achtung, **Steuerbord (Backbord) Ruder Lang**.)

Achtung Gefahr: Bei einer unmittelbaren Gefahr eines Zusammenstoßes kann **kein Ruderer mehr das Boot verlassen. Es bleiben nur 2-3 Sekunden Zeit**. Auch wenn mehr Zeit verbleibt, darf kein Ruderer in Panik ins Wasser springen. Durch den Absprung wird das Kleinfahrzeug unweigerlich mit dem Rest der Mannschaft, direkt unter das Motorschiff gedrückt.

Der Schiffsführer des Motorschiffs wird von alledem nichts mitbekommen. **Er kann das Kleinfahrzeug in dieser Position nicht mehr sehen**. Er wird seine Fahrt fortsetzen, als wäre nichts gewesen.

Sollte die Mannschaft kentern, wird **sofort vom Bug des Berufsschiffs weggeschwommen**.

Achtung Gefahr: Im ersten Wellental hinter dem Schiffsbug ist **der größte Sog des Berufsschiffs**. Hier können Schwimmer unter den Schiffsrumpf gezogen zu werden.

Bei einem Frontalzusammenstoß wird ein Kleinfahrzeug zerschmettert und unter Wasser gedrückt. Deshalb ist es sehr wichtig, dass alles unternommen wird (wenn sich ein Aufprall nicht mehr vermeiden lässt), „nur“ seitlich angefahren zu werden.

Um das richtige Verhalten im Notfall sicher zu beherrschen, muss der schnelle Fahrtrichtungswechsel aus voller Fahrt geübt und beherrscht werden. (Befehle des Schiffsführers: „**Ruder Halt, Abstoppen Backbord (Steuerbord)**“, „**Auslage + Los**“)

Was hier steht gilt für Schiffsberührungen mit Schiffen die einen **V-förmigen Bug** haben. Bei Schiffen mit einer schräg aus dem Wasser ragenden Wand am Bug (Schubleichter) wird man nicht zur Seite gedrückt, sondern direkt unter das Schiff. Durch den schnellen Richtungswechsel kann aber auch hier erreicht werden, dass das Kleinfahrzeug den Gefahrenbereich noch verlassen kann oder nur das Heck überfahren wird.

Verhalten bei Kenterung oder einem Notfall

Was mache ich, wenn mein Fuß nicht vom Stemmbrett freikommt

In Rennbooten sind Stemmbrettschuhe eingebaut. Sind sie zu eng geschnürt oder ist die Kintersicherung (Befestigung an der Ferse des Schuhs) zu lang oder nicht vorhanden, kann es vorkommen, dass sich der Fuß bei einer Kenterung, nicht aus dem Stemmbrettschuh löst. In diesem Fall greift man mit einem Arm um das Boot und hält sich daran fest. Mit der anderen

Hand wird der Schuh festgehalten und der Fuß aus dem Schuh gezogen. Der Fuß lässt sich auf diese Weise immer leicht lösen. **Wichtig ist:** Ruhe bewahren und besonnen zu reagieren.

Merke: Vor jeder Ausfahrt die Kentersicherung überprüfen; Stembrettschuhe nicht zu eng zuschnüren. (Sorgfaltspflicht des Schiffsführers)

Was mache ich, wenn das Boot voll Wasser ist

Unsere Ruderboote sind so gebaut, dass sie unbeschädigt nicht sinken können. Offene **GIG Boote** können bis zum Rand voll Wasser laufen, sinken werden sie nicht. Ruderboote, die bis zum Waschbord voll Wasser gelaufen sind, lassen sich noch zum Ufer rudern. Deshalb bleibt die Mannschaft im Boot, wenn es voll Wasser ist.



Beispiel Video:

Was mache ich, wenn ich nach einer Kenterung im Wasser schwimme

Beim Einer, Zweier oder Vierer **mit Luftkasten** halten sich Schwimmer am Boot fest. Das Boot ist wie ein Rettungsring für Schwimmer. **Es wird nicht verlassen** (außer bei Kollisionsgefahr s. u.). Riemen oder Skulls werden längs zum Boot gelegt. Es wird versucht das Boot schwimmend zum Ufer zu ziehen.

Gedeckte **Einer und Zweier** können am Bug oder Heck unter Wasser gedrückt werden, sodass man sich auch auf das Boot setzen oder legen und auf Hilfe warten kann.

Droht die **Gefahr einer Kollision**, z.B. mit einem Motorschiff müssen wir uns schnellst möglich vom Boot entfernen und den Gefahrenbereich verlassen. (Nicht ins Wasser springen!)

Vollgelaufene **GIG Boote** und **Achter** können von **Schwimmern** nur sehr schwer bewegt werden. Ist ein Boot gekentert und nicht bewegbar, können Skulls oder Riemen aus den Dollen gelöst und als Auftriebshilfe verwendet. Die Ruder werden unter die Achseln geklemmt. Es wird **flussabwärts** zum nächsten Ufer geschwommen. Das Boot wird treiben gelassen. Über den Notruf 112 wird die Wasserschutzpolizei informiert. **Nach einer Rettung aus kaltem Wasser immer den Notarzt ☎ 112 verständigen.** Es kann auch mehrere Stunden nach der Rettung noch zu einem Kälteschock kommen der tödlich verlaufen kann.

Schwimmend wieder einsteigen

Schwimmend in ein Ruderboot wieder einzusteigen, ist in der Regel sehr schwierig. Nur wer den Wiedereinstieg sicher beherrscht und das schon erfolgreich geübt hat, kann nach einer Kenterung versuchen schwimmend wieder ins Boot einzusteigen.

So lange sich der Schwimmer und sein Boot **in der Schifffahrtsrinne** oder **in der Nähe einer Brücke** befinden, oder wenn er in **kaltes Wasser (<15°C)** gefallen ist, ist diese Option **verboten**. Im kalten Wasser verliert der Mensch in wenigen Minuten $\frac{3}{4}$ seiner Leistungsfähigkeit. Der Wiedereinstieg kann viel Zeit und Kraft benötigen. Zeit die eventuell fehlt, um sich vor einem nahenden Schiff rechtzeitig in Sicherheit zu bringen. Energie, die gebraucht wird um das Bewusstsein nicht zu verlieren.

Wie schwimme ich zum Ufer

Wer ins Wasser gefallen ist, hält sich bergseits am Bootsende fest. Es wird **mit dem Boot schräg zur Fließrichtung flussaufwärts** auf das nächstgelegene Ufer zu geschwommen. Die Strömung kann so die Schwimmbewegung zum Ufer unterstützen.

Wie kommt man am steilen, betonierten Ufer aus dem Wasser

Dort, wo der Fluss in einem Betonbett fließt, ist das Ufer steil und glatt. Durch Moos an der Betonwand ist es sehr schwierig, ihn zu verlassen.

An Kanälen befinden sich in regelmäßigen Abständen am Ufer Treppen, über die man den Fluss verlassen kann. Die Treppen sind durch gelbe Stahlgriffe oberhalb der Wasserlinie erkennbar.

Besteht das Ufer aus hohen Beton- oder Spundwänden, kann das Wasser nur über die Leitern verlassen werden. Im Wasser stehen ist im Uferbereich nicht möglich. Es wird **mit dem Boot flussabwärts zur nächsten Leiter** geschwommen und das Wasser über die Leiter verlassen. Wenn möglich wird bergseits ein Ausleger in die Sprosse der Leiter geklemmt damit das Boot nicht frei treibt. Ist das nicht möglich, wird das Boot treiben gelassen. **Eigenrettung ist vorrangig vor Bootssicherung.** Vom Ufer wird über die Notrufsäule die Rettungsleitstelle über das treibende Boot und die Eigenrettung benachrichtigt

Wie kann ein anderes Ruderboot einem Schwimmer helfen

Einem im Wasser treibenden Schwimmer nähert man sich immer indem man gegen die Strömung zu ihm fährt. Nur so kann das eigene Boot sicher gesteuert werden.

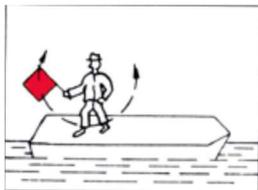
In den meisten Fällen wird ein Schwimmer in der Lage sein, sich selbst am Boot festzuhalten und seinen Oberkörper auf das Heck oder den Bug zu ziehen.

Gelingt dies nicht, kann die Hilfe darin bestehen, den Schwimmer auf das Heck oder ins Boot zu ziehen. Geht auch das nicht, wird der Schwimmer an seiner Kleidung, im Wasser treibend festgehalten und zum Ufer gerudert.

Ist nur ein Boot bei dem Havaristen, bleibt es so lange vor Ort, bis alle Schwimmer gerettet sind. **Merke:** Schwimmer oder ein Boot in Notlage werden von Helfern niemals verlassen (auch nicht um Hilfe zu holen).

Notsignal geben (§3.18 BinSchStrO)

Gerät ein Kleinfahrzeug in Not, sodass es manövrierunfähig ist und nähert sich ein anderes Fahrzeug, muss ein Notsignal gegeben werden. Der Steuermann oder der Bugmann des Kleinfahrzeugs schwenken mit regelmäßigen Bewegungen einen Gegenstand (am besten ein ausgebreitetes T-Shirt) in einem Kreis (Internationales Notsignal). Wenn möglich stellt oder kniet sich der Ruderer dazu ins Boot.



Alternative: Der Steuermann oder der Bugmann machen durch langsames und wiederholtes **Heben und Senken der ausgestreckten Arme** auf die Notlage aufmerksam.

Erkennt der nahende Schiffsführer die Notlage, wird er darauf reagieren, versuchen auszuweichen oder seine Fahrt zu drosseln. Der Schiffsführer des Kleinfahrzeugs beobachtet genau, wie das heranfahrende Schiff reagiert.

Falls erforderlich, sollte **frühzeitig** ins Wasser gesprungen werden, um schwimmend den Gefahrenbereich zu verlassen. **Ausnahme bei kaltem Wasser.** Hier wird so lange wie möglich im Boot geblieben. Die Mannschaft versucht so gut es geht die drohende Gefahr der Kollision zu mindern.

Kenterung bei kaltem Wasser (<15°C)

Bei Wassertemperaturen unter 15°C verliert ein Mensch innerhalb von 2-4 Minuten 3/4 seiner Kraft. Deshalb **muss** bei einer Kenterung in jedem Fall **sofort Hilfe gerufen werden.** Damit

machen wir andere Ruderer oder Passanten am Ufer auf uns aufmerksam, die Rettungskräfte alarmieren können.

Bei kaltem Wasser darf **kein Helfer ins Wasser springen**. Auch ein sehr guter Schwimmer riskiert damit sein eigenes Leben.

Wie verhält man sich im kalten Wasser

Im Winter und im Frühjahr haben die Gewässer eine Temperatur von 1° bis 10°C. Wer jetzt ins Wasser fällt, sollte gut darauf vorbereitet sein, was ihn erwartet. Der erste Moment ist so, wie wenn man unter einer sehr warmen Dusche steht und plötzlich kommt nur noch eiskaltes Wasser. Aber anders als bei der Dusche, kann man sich dem kalten Wasser nicht mehr entziehen.

Wird kaltes Wasser geschluckt, kann es zu einem **Atemreflex** kommen. Die Atemwege werden verschlossen. **Atmen ist nicht mehr möglich**. Dieser Reflex hält ca. 30 Sekunden an. Das soll verhindern, das Wasser in die Lunge gelangt. Der Mensch kann diesen Reflex **nicht** beeinflussen.

Diese Tatsache sollte tief im Bewusstsein eines Wassersportlers verankert sein. Wer weiß, dass sich die Atemblockade nach 30 Sekunden wieder löst, kann Panik vermeiden. Bei starkem Wellengang sollten Schwimmer deshalb den Rücken gegen die Wellen richten. So kann vermieden werden, kaltes Wasser in den Mund zu bekommen.

In kaltem Wasser verengen sich die Blutgefäße. Durch den Wasserdruck werden sie komprimiert. Das Blut wird in den Brustkorb gedrückt. Muskeln werden nicht mehr ausreichend mit Sauerstoff versorgt. Sie verlieren sehr in kurzer Zeit ca. 70% ihrer Kraft. Die Möglichkeit mit Händen zu greifen und die Beine und Arme zu bewegen wird erheblich eingeschränkt. Durch Bewegung der Extremitäten wird diese körpereigene Schutzfunktion aufgehoben. Lebenswichtige Organe unterkühlen und fallen aus. Der Mensch ertrinkt durch multiples Organversagen.

Oberstes Gebot ist **Ruhe zu bewahren und sich am Boot festzuhalten oder besser noch, den Oberkörper auf das Boot zu ziehen und normal zu atmen**.

Wer sich hektisch bewegt und schwimmt, wird nach wenigen Metern erschöpft sein. Es können Muskelkrämpfe auftreten, die Schwimmen unmöglich machen. **Es besteht akute Lebensgefahr**.

Sollte es dennoch nötig sein zu schwimmen, nehmen wir ein (besser 2) Skull oder Riemen unter die Axel(n) und schwimmen damit an Land (nicht mit den Händen festhalten). Skulls und Riemen sind Auftriebshilfen.

Achtung Gefahr: Bei Hektik und Panik besteht die größte Gefahr zu ertrinken.

Auch für **geübte Schwimmer** kann in kaltem Wasser eine Schwimmstrecke von 10 m zum Ufer schon zu weit sein. **Merke:** Wer ins kalte Wasser fällt bleibt bei seinem Boot und hält sich daran fest oder legt sich drauf, ruft nach Hilfe und wartet auf Hilfe!

Was ist nach der Rettung an Land zu tun

Ist der Schwimmer an Land gebracht oder in ein Boot gezogen worden, muss er vor weiterer Auskühlung geschützt werden. Hierzu eignen sich am besten Rettungsfolien. Sind diese nicht zur Verfügung schützt der Helfer den Geretteten mit seinem Körper (drauflegen) oder seiner eigenen Kleidung vor weiterer Auskühlung. Eine Unterkühlung beginnt mit Muskelzittern. Der Gerettete wird **liegend mit angestellten Beinen** gelagert. **Die Durchblutung von Armen und**

Beinen darf nicht angeregt werden. Dadurch würde kaltes Blut in die Organe geleitet, der körpereigene Schutz der Organe wird aufgehoben.

Auch nach der Rettung besteht bei Unterkühlung (Körperkerntemperatur < 34°C) die Gefahr eines Kälteschocks mit multiplen Organversagen und Todesfolge. **Diese Gefahr dauert bis zu 20 Stunden nach der Rettung an.**

Ist ein **Atem- oder Herzstillstand** eingetreten muss der Körper auf eine harte Unterlage gelegt werden. Nach Prüfung, ob die Atemwege frei sind, wird sofort mit der Herzdruckmassage begonnen. Dabei muss der Brustkorb kräftig eingedrückt werden. Es wird 60x gepumpt und 1x beatmet. Das wird so lange fortgesetzt bis die Atmung wieder einsetzt oder der Rettungsdienst den Patienten übernommen hat.

11. VERKEHRSREGELN

Bundeswasserstraßen

Bundeswasserstraßen sind Verkehrswege, die dem allgemeinen Verkehr dienen. Es gibt Binnen- und Seewasserstraßen des Bundes. Neben den Bundeswasserstraßen gibt es internationale Wasserstraßen wie z.B. Donau, Mosel, Rhein. Der Neckar gehört z.B. zu den Binnenwasserstraßen. Hier gilt u. A. die BinSchStrO

Definitionen

Als **Schiffahrtsrinne** wird eine, durch Schiffahrtszeichen begrenzte, Fläche bezeichnet. Hier wird eine ausreichende Wassertiefe für Berufsschiffe garantiert. Sind keine Schiffahrtszeichen vorhanden, ist die gesamte Wasserfläche Schiffahrtsrinne.

Bei Wasserstraßen werden die Seiten **rechts** und **links** in Fließrichtung des Gewässers bezeichnet.

Die **linke Seite** der Schiffahrtsrinne wird durch **grüne** und **Spitze** Schiffahrtszeichen markiert

Die **rechte Seite** der Schiffahrtsrinne wird durch **rote** und **flache** Schiffahrtszeichen markiert

Fahrzeuge dürfen auch außerhalb der Schiffahrtsrinne fahren. Ruderer müssen sich besonders auf Begegnungen mit anderen Kleinfahrzeugen einstellen.

Kilometerangaben

Die Flusskilometer auf Kanälen zählen von der Mündung bis zur Quelle. Am Ufer werden die vollen Kilometer bis zur Mündung auf großen, weißen Tafeln mit schwarzer Schrift angezeigt. Alle 500m befindet sich ein quadratisches Schild mit einem schwarzen Kreuz auf weißem Hintergrund. Die Unterteilung in 100m wird durch schmale weiße Tafeln am Ufer mit den Ziffern 1-4 und 6-9 angezeigt. (Ausnahme Rhein: Hier ist der km 0 in Konstanz)

12. Binnenschiffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO)

Wann darf ein Sportboot eine Bundeswasserstraße befahren.

Muskelbetriebene Sportboote (Ruderboote) dürfen nach der BinSchStrO auf Bundeswasserstraßen benutzt werden, solange keine amtliche **Schiffahrtssperre** für das betroffene Gewässer und den zu befahrenden Abschnitt verhängt wurde oder das Befahren des Gewässerabschnitts durch Verkehrszeichen verboten ist. Schiffahrtssperren für Bundeswasserstraßen werden amtlich, über das Elektronische Wasserstraßeninformationssystem **(ELWIS)**

<https://www.elwis.de/gewaesserkunde/index.html>

bekannt gegeben. Im Zweifel kann beim Wasserschiffahrtsamt und der Wasserschutzpolizei eine telefonische Auskunft eingeholt werden. Bei unsichtigem Wetter, Treibholz, Eisbildung ist das Befahren untersagt. Bei Dämmerung und in der Nacht müssen muskelbetriebene Kleinfahrzeuge nach der BinSchStrO ein weißes Rundumlicht zeigen. Die meisten Wassersportorganisationen untersagen diese Ausfahrten in ihren Ruderordnungen.

Eine **Schiffahrtssperre für Stauhaltungen auf Flüssen, wegen Hochwasser**, wird ausgesprochen, wenn der Unterwasserpegel (nach §10.11 der BinSchStrO) der jeweiligen Stauhaltung, die dort festgelegte Hochwassermarke überschritten hat.

Die offiziellen Pegel sowie, bei Hochwassergefahr eine Pegelprognose und damit verbundene Schiffahrtssperren, werden im „**ELWIS**“ veröffentlicht.



Aber auch ohne Schifffahrtssperre besteht für Kleinfahrzeuge ein erhöhtes Risiko bei Treibgut oder Treibeis, bei starker Strömung oder starkem Wind, bei Wellen mit Schaumkronen. Hier sehen die Ruderordnungen der Vereine ebenfalls Ruderverbote vor.

Wer darf ein Boot führen (§1.02 BinSchStrO)

Nach der BinSchStrO muss in jedem Kleinfahrzeug ein **Schiffsführer** die Leitung der Ausfahrt übernehmen. Der Schiffsführer (in der Ruderer Sprache Obmann genannt) muss, persönlich, geistig, körperlich und fachlich **geeignet** sein, die Verkehrsregeln, -zeichen und Schallsignale auf Wasserstraßen kennen und ein Kleinfahrzeug und seine Mannschaft zuverlässig und sicher führen können. Die **Mannschaft** hat seine Weisungen zu befolgen. Die Aufgabe des Schiffsführers kann jede geeignet Person im Boot übernehmen. Sie ist nicht auf den Steuermann und den Schlagmann begrenzt. Im **Einer** ist der Ruderer der Schiffsführer. Er **muss** über die Eignung zum Schiffsführer verfügen. Der Schiffsführer muss vor Beginn der Ausfahrt im Fahrtenbuch ausgewiesen werden.

Für muskelbetriebene Kleinfahrzeuge ist in der BinSchStrO kein Mindestalter für den Schiffsführer festgelegt. Bei Kindern und Jugendlichen ist davon auszugehen, dass die **persönliche** Eignung zum Führen eines Kleinfahrzeugs **ab dem 16. Lebensjahr** gegeben ist.

Bei Fahrten außerhalb des Heimreviers muss sich der Schiffsführer und ggf. der Steuermann jederzeit ausweisen können. Der Schiffsführer ist juristisch verantwortlich (vergleichbar mit einem Autofahrer) für die gesamte Ausfahrt. Er haftet persönlich und zivilrechtlich für entstandene Schäden, soweit diese nicht durch die Sporthaftpflicht Versicherung der Vereine gedeckt sind. Bei Verstößen gegen die BinSchStrO begeht er eine Ordnungswidrigkeit oder eine Straftat, die mit Bußgeld oder Haft geahndet werden kann.

Befähigungsnachweis Schiffsführer

Für das Führen muskelbetriebener Kleinfahrzeuge auf BinSchStr ist kein öffentlich, rechtliches, anerkanntes Ausbildungszeugnis (SBF) erforderlich. Der Gesetzgeber lässt für Fahrzeuge, deren Führung keinen SBF erfordern offen, wie eine „sonstige Erlaubnis (§1.02)“ oder ein Eignungsnachweis auszusehen haben.

Der DRV, die Landesruderverbände und Vereine führen praktische und theoretische Schiffsführer- (Obleute) und Rudergänger-Ausbildungen durch. Der DRV bietet drei verschiedene Blöcke mit Prüfungsfragen an und hat diese unter <https://www.rudern.de/service/formulare-dokumente> veröffentlicht. Bei einer bestandenen, praktischen und theoretischen Prüfung wird die Erlaubnis zum Führen/Steuern eines Ruderboots erteilt und eine entsprechende Bescheinigung ausgestellt. In ähnlicher Weise verfahren die Landesverbände und die Vereine.

Zitat: Sicherheitsrichtlinie des DRV Seite 38 Abs. 3

<https://www.rudern.de/sites/default/files/downloads/drv-sicherheitshandbuch-2020-auszug.pdf>

"Ruderinnen und Ruderer erwerben bei einem Seminar ihres Vereins oder Verbands die nötigen Kenntnisse und legen eine Prüfung ab. Wenn alle, die daran teilnehmen, zeigen, dass sie das Fachwissen haben sowie praktisch und theoretisch anwenden, erhalten sie eine Steuerberechtigung. Eine Steuerberechtigung ist auch im Einer erforderlich".

Nur wenn eine Person eine entsprechende, schriftliche Bescheinigung vorweisen kann, ist ihre Eignung als Schiffsführer als erwiesen anzusehen.



Kleinfahrzeuge im Sinne der BinSchStrO (§1.01 Abs. 14)

Kleinfahrzeuge sind Wasserfahrzeuge mit einer max. Länge von 20m (§1.01 Abs. 14). Für die Nutzung muskelbetriebene Kleinfahrzeuge (Stand 2015) ist kein Schifferpatent erforderlich. Der Schiffsführer muss im Schadenfall seine **Eignung nachweisen können**.

Es ist deshalb sinnvoll, wenn ein Schiffsführer seine Kenntnisse in einem Kurs erworben hat und durch das erfolgreiche Ablegen einer freiwilligen Prüfung diese Kenntnisse nachweisen kann. Der Sportbootführerschein Binnen gilt ebenfalls als Nachweis der Befähigung.

Aufgaben des Schiffsführers



Der **Schiffsführer** ist verpflichtet, sich vor Beginn der Fahrt vom ordnungsgemäßen Zustand des Bootes und der Eignung der Mannschaft zu überzeugen. Insbesondere ist auf die Auftriebshilfen, die Kentersicherung an Stembrettschuhen, den Bug Ball sowie die Funktion des Steuers zu achten. Die Fahrt ist im Fahrtenbuch (amtliches Dokument) **vor Beginn** der Ausfahrt einzutragen und nach **Ende** der Ausfahrt wieder auszutragen. Unfälle, Schäden jeder Art sowie

sonstige außergewöhnlichen Ereignisse, müssen im Fahrtenbuch gemeldet werden. Im Schadensfall oder bei Verstößen gegen die BinSchStrO muss das Fahrtenbuch den ermittelnden Behörden ausgehändigt werden.

Vor Beginn der Ausfahrt weist der Schiffsführer die Mannschaft ein. Dazu gehört die Einteilung der Bootsplätze, die Zuweisung von Aufgaben an den Steuermann und den Bugmann. In ungesteuerten Booten kann die Aufgabe des Ruderers im Bug darin bestehen das Fahrwasser zu beobachten und/oder Weisungen zum Steuern zu erteilen. Unmittelbar vor dem Ablegen versichert sich der Schiffsführer, dass die Skulls und Riemen ordnungsgemäß eingelegt und die Dollen sicher verschlossen wurden.

Rudergänger (Steuerleute) (§1.09 BinSchStrO)

Auf jedem in Fahrt befindlichen Fahrzeug hat der Schiffsführer sicherzustellen, dass das Ruder mit einer hierfür **geeigneten** Person besetzt ist. In Steuermannslosen Booten teilt er den Bugmann als Rudergänger ein. Dieser erteilt die Weisungen zum Steuern.

Für muskelbetriebene Kleinfahrzeuge ist in der BinSchStrO kein Mindestalter vorgegeben. Kinder und Jugendliche unter 16 Jahren dürften nicht über die nötige Erfahrung, Einsicht und Reife sowie die erforderlichen schiffahrtsrechtlichen Kenntnisse und körperlichen Voraussetzungen verfügen, um als geeignete Rudergänger im Sinne der BinSchStrO §1.09 Satz 1 zu gelten. Aus dieser Sicht ist ein Mindestalter für Rudergänger von 16 Jahren sinnvoll.

Kennzeichenpflicht für Kleinfahrzeuge (Boote) (§2.02 BinSchStrO, Artikel 2.01 BSO)

Bei Kleinfahrzeugen, die einer anerkannten Organisation (z.B. dem DRV) angehören, ist der Bootsname auf beiden Bordwänden in gut lesbarer Schrift, in min. **10 cm hohen lateinischen Schriftzeichen** auszuweisen. Außerdem ist der Name der Organisation, der es angehört (Vereinsname) oder deren gebräuchliche Abkürzung anzugeben. Der Bootsname wird meist am Bug, der Organisationsname am Heck angebracht. (Bodensee BSO abweichend)

Alle übrigen Wasserfahrzeuge benötigen ein **amtliches Kennzeichen**, das von den Wasserschiffahrtsämtern zugeteilt wird.

Wird ein Fahrzeug außerhalb des eigenen Reviers benutzt, so ist am Heck das Stander (20x30cm) der Organisation, der das Boot angehört (Verein) sowie das Stander (15x35cm) des Verbands (DRV) zu führen.

Fahrten bei Nacht (§3.13 Abs.5)

Muskelgetriebene Kleinfahrzeuge müssen bei Nacht (siehe amtl. Definition „Nacht“), ein von allen Seiten sichtbares, weißes gewöhnliches Licht führen. Muskelbetriebene Kleinfahrzeuge die auf Grund ihrer Bauart kein weißes Rundumlicht führen können, dürfen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang und **bei verminderter Sicht nicht fahren** (trifft für die meisten Ruderboote und Kanus zu).

Die Ruderordnungen der meisten Vereine untersagen Ausfahrten bei Dunkelheit und schlechter Sicht.

Unsichtiges Wetter (§6.30 BinSchStrO)

Bei unsichtigem Wetter (z.B. Nebel, Starkregen, Sturm ...) darf ein muskelbetrieben-es Kleinfahrzeug auf Bundeswasserstrassen **nicht fahren**.

Fahrregel (§6.01-§6.35 BinSchStrO)

Grundsatz

Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer Verkehrsteilnehmer behindert, geschädigt oder belästigt wird.

Beim Vorbeifahren an einer Person muss der Abstand so groß gewählt werden, dass diese nicht gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar belästigt wird. Gegenseitige Rücksichtnahme ist oberstes Gebot. Das erfordert von Führern von Kleinfahrzeugen eine besondere Umsicht.

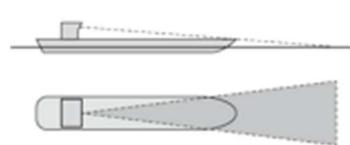
Begegnen, Kreuzen oder Überholen ist nur dann gestattet, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs hinreichenden Raum für das Manöver gewährt. **Kleinfahrzeuge** sollten auf einem Kanal, in einem engen Fahrwasser und auf einem unübersichtlichen Gewässerabschnitt, **rechts fahren**. (§22.24 BinSchStrO schreibt das als Gebot für die untere Havel sogar vor)

Geschwindigkeit (§10.04 BinSchStrO; Neckar)

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit gegenüber dem Ufer beträgt für ein Kleinfahrzeug auf dem Neckar 18km/h.

Sichtbereich eines Berufsschiffs

Berufsschiffe auf dem Neckar sind bis zu 105m lang und bis zu 10,5m breit. Der Schiffsführer kann in einem seitlichen Winkel von etwa 15 Grad nicht sehen, was sich vor ihm im Wasser befindet.



Ragt der Bug des Schiffes weit aus dem Wasser oder hat das Schiff eine hohe Ladung (z. B. Container), hat der Schiffsführer vor seinem Bug auf einer Strecke von 250m keine Sicht auf das, was direkt vor ihm schwimmt. Deshalb gilt für Kleinfahrzeuge: **Niemals vor einem Schiff in dessen Kurs fahren**. Der Kurs des Kleinfahrzeugs wird so gewählt, dass man seitlich in den Führerstand sehen kann. In dieser Position ist das Kleinfahrzeug auch für den Schiffsführer des Motorschiffs sichtbar.

Sitzende Steuerleute in Ruderbooten haben ebenfalls einen toten Winkel vor ihrem Bug, der kleine Hindernisse im Wasser unsichtbar macht.

Sog eines Berufsschiffs

Bei einem Berufsschiff besteht im ersten Drittel des Bugs die größte Gefahr, schwimmend unter das Schiff gezogen zu werden. Die Bugwelle schiebt einen Wasserberg vor sich her. Hinter der Bugwelle will das Wasser wieder zurückfließen. Dabei entsteht eine Strömung, die direkt unter das Schiff zieht. Dieser Bereich ist durch das erste, seitliche Wellental hinter dem Schiffbug gut erkennbar.

Die Heckwelle der Schiffschraube erzeugt starke Verwirbelungen im Wasser. Sportboote im Bereich dieser Wirbel sind nicht mehr kontrollierbar. Es ist ein Abstand von mindestens 100m zum Heck fahrender Schiffe einzuhalten.

Kurs von Berufsschiffen

Berufs- und Linienschiffe wählen ihren Kurs so, dass sie ein angepeiltes Ziel möglichst ohne größere Steuerbewegung erreichen. Das bedeutet, dass sie Kurven schneiden und die Fahrinne ganz nutzen.

Fahrregeln für Kleinfahrzeuge bei Schiffsbegegnungen

Ein Kleinfahrzeug ist gegenüber allen Nichtkleinfahrzeugen ausweichpflichtig.

Das Kleinfahrzeug muss bei Schiffsbegegnungen frühzeitig, durch geeignete Manöver seinen Kurs nach Steuerbord richten. Sofern das aus nautischen Gründen nicht eingehalten werden kann, muss das ausweichpflichtige Kleinfahrzeug frühzeitig und unmissverständlich durch geeignete Steuermanöver zeigen, wie es ausweichen will. Die einmal eingeschlagenen Richtung sollte, außer in Notsituation, nicht mehr geändert werden. **Berufs- und Fahrgastschiffe müssen und können weder bremsen, noch ausweichen.** Kleinfahrzeuge müssen frühzeitig ausweichen, um den Rudergänger auf dem Schiff zu zeigen, welchen Kurs das Kleinfahrzeug nehmen will.



Fahrweg in engen Kurven

Sicherheitsabstand

Zu Berufs- und Fahrgastschiffen ist ein ausreichender Sicherheitsabstand zu halten. Durch Sogwirkung können Kleinfahrzeuge angesogen werden. Gelangt ein Kleinfahrzeug in den Bereich des Sogs kann es sich kaum noch befreien. Es wird unkontrollierbar und ist nicht mehr zu steuern. Das Gleiche gilt für die Heckwelle der Schiffschraube. Ausreichende Sicherheitsabstände sind 1 -1,5 Schiffsbreiten zur Seite, 3 Schiffslängen zum Bug und 2 Schiffslängen zum Heck.

Fahrregeln für Kleinfahrzeuge untereinander (§6.02 BinSchStrO)

Die meisten Rudervereine sehen in ihren Ruderordnungen ein **Rechtsfahrgebot** vor. Eine gesetzliche Vorgabe dazu gibt es derzeit nicht.

Ein **Kleinfahrzeug mit Maschinenantrieb** muss einem Kleinfahrzeug ohne Maschinenantrieb ausweichen.

Ein **muskelbetriebenes Kleinfahrzeug**, muss einem unter Segel fahrenden Kleinfahrzeug ausweichen.

Ein **Kleinfahrzeug, das ausweichpflichtig** ist, muss beim Begegnen seinen Kurs rechtzeitig **nach Steuerbord** richten (Richtung Ufer).

Ein muskelbetriebenes Kleinfahrzeug, das ein anderes Kleinfahrzeug überholen will, überholt grundsätzlich auf seiner Steuerbordseite. Das bedeutet, dass das überholende Fahrzeug auf seiner Steuerbordseite, an der Backbordseite des zu Überholenden vorbeifährt.“

Hier liegt zu Grunde, dass in vielen Ruderordnungen vorgegeben wird, am „rechten Flussufer“ zu rudern. Dadurch soll die Gefahr, die von Begegnungen ausgehen kann, minimiert werden. Rechtlich vorgegeben ist diese Regel nicht.

Überholen

- Berufsschiffe **und** Kleinfahrzeuge überholen grundsätzlich auf Backbord. Das bedeutet, das überholende Fahrzeug fährt an der Backbordseite des Überholten vorbei (BinSch-StrO). (Diese Regel gilt nicht auf europäischen Wasserstraßen wie Rhein, Mosel, Elbe, Weser, Donau).
- Wird ein **Berufsschiff** von einem anderen **überholt**, kann es zu einem sehr starken Sog kommen.
- Kanalisierte Flüsse und Kanäle sind zwischen 70 m und 100 m breit. Berufsschiffe sind in der Regel 10,5 m breit. Überholen sich diese Schiffe brauchen sie ca. 30-40 m der Wasserbreite.
- Riemenruderboote sind mit Riemen 8 m, Skullboote mit Skulls 6 m breit.
- Der Seitenabstand zum Ufer und zu einem Schiff sollte mind. 10 m betragen.
- **Für Ruderboote kann es eng werden.**
- Wenn vorhanden an einer Ausweichstelle warten, bis die Schiffe passiert haben.
- Ruderboote beobachten den Überholvorgang. Insbesondere ist auf das Fahrverhalten, den Wellengang und den Sog der überholenden Schiffe zu achten.
- Ruderboote sind parallel zu den Wellen auszurichten.

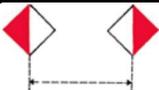
Abstand zu Fischfanggeräten und Schwimmern

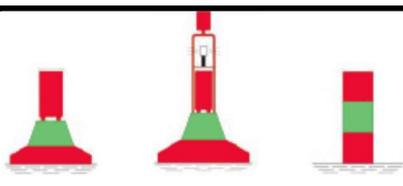
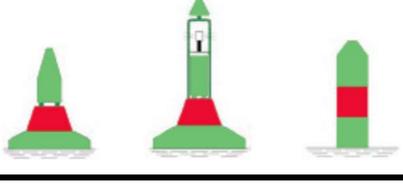
Jedes Umherfahren in der Nähe eines Fischereifanggerätes oder von Schwimmern ist verboten. Beim Vorbeifahren muss der Abstand so groß sein, dass keine mehr als den Umständen notwendige Belästigung entsteht.

Schifffahrtszeichen

Hier werden nur die auf dem Neckar gebräuchlichsten Verkehrszeichen dargestellt.

Gebots und Verbotsszeichen

	Verbot der Durchfahrt und Sperrung der Schifffahrt
	Werden zwei Lichter oder zwei Flaggen übereinander gezeigt, bedeutet dies ein länger andauerndes Verbot.
	Verbot der Durchfahrt auf der angezeigten Seite
	Gesperrte Wasserfläche, für Kleinfahrzeuge ohne Antrieb aber befahrbar
	Überholverbot
	Begegnungsverbot
	Stillliegeverbot
	Wendeverbot
	Verbot außerhalb der Begrenzung zu fahren
	Empfehlung, sich in dem durch die Tafeln begrenzten Raum zu halten
	Verbot der Einfahrt, Vorbereitung zur Fortsetzung der Fahrt treffen
	Fahrverbot für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb
	Fahrverbot für Sportboote
	Fahrverbot für muskelbetriebene Fahrzeuge
	Gebot die angezeigte Fahrtrichtung einzuschlagen

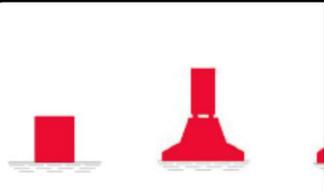
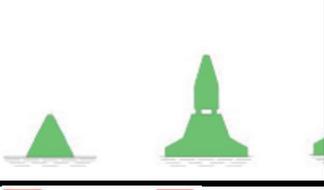
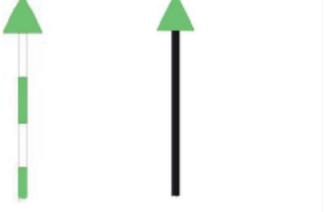
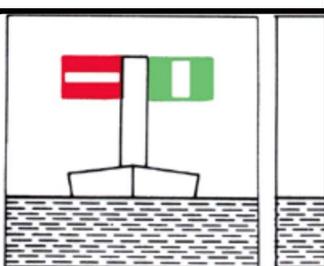
	Gebot die Fahrseite auf die angegebene Weise zu ändern
	Gebot unter bestimmten Bedingungen zu halten
	Gebot zur besonderen Vorsicht
	Begrenzte Fahrwassertiefe. Eine zusätzliche Zahl gibt die Tiefe in Meter an
	Breite der Durchfahrt oder des Fahrwassers ist begrenzt. Eine zusätzliche Zahl gibt die Breite in Meter an
	Die Geschwindigkeit gegenüber dem Ufer (in km/h) nicht überschreiten
	Abzweigung, Einmündung Hafeneinfahrt auf der rechten Seite der Fahrrinnen
	Abzweigung, Einmündung Hafeneinfahrt auf der linken Seite der Fahrrinnen

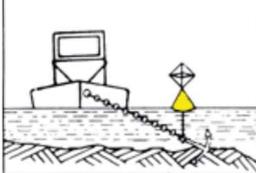
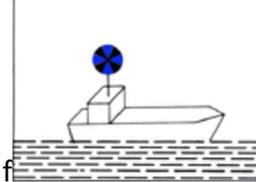
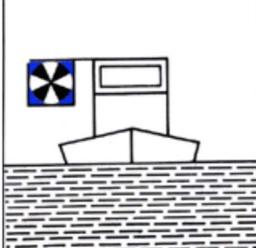
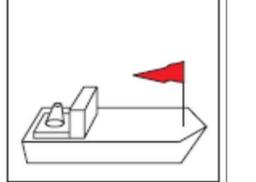
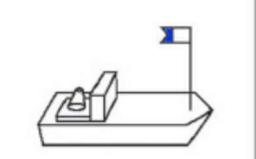
Empfehlungen

 oder 	Empfohlene Durchfahrt
 oder   oder 	Nur in der Richtung befahrbar aus der die Zeichen sichtbar sind
 oder  oder  oder 	Erlaubnis der Durchfahrt
	Wehr
	Nicht frei fahrende Fähre

	Frei fahrende Fähre
	Wendestelle
	Ende eines Ge- oder Verbots
	Fahrerlaubnis für Sportboote
	Fahrerlaubnis für ein muskelbetriebenes Boot

Fahrwasserzeichen

	Rechte Seite der Fahrrinne
	Linke Seite der Fahrrinne
	Bezeichnung der Wasserstraße oder ein Hindernis rechts
	Bezeichnung der Wasserstraße oder ein Hindernis links
	Sperrung auf der roten Fahrwasserseite

	<p>Gefahr durch einen Anker, ein Ankerkabel oder eine Ankerkette eines schwimmenden Gerätes</p>
	<p>Ein Fahrzeug der Überwachungsbehörde, ein Feuerlöschboot oder für ein Wasserrettungs-fahrzeug im Rettungseinsatz sowie für ein Zoll Boot, ein Fahrzeug der Bundespolizei oder ein Fahrzeug des Bundeskriminalamtes.</p>
	<p>Begegnen an der Steuerbordseite; Abweichung vom Rechtsfahrgebot (Blaue Tafel mit weißem Blinklicht auf der Steuerborseite des Führerhauses).</p>
	<p>Notsignal: schwenken einer roten Fahne, eines Lichtes oder eines anderen Gegenstands im Kreis.</p>
	<p>Zeigt ein Schiff am höchsten Mast einen roten Wimpel, so bedeutet das, dass es sich um ein Vorrangschiff handelt. Dieses Schiff hat gegenüber anderen Schiffen besondere Vorrechte.</p>
	<p>Taucher im Wasser</p>

Schallsignale



Achtung



Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord



Ich richte meinen Kurs nach Backbord



Maschine geht rückwärts



Bin manövrierunfähig



Gefahr des Zusammenstoßes



Notsignal



Bleib weg Signal (z.B. bei Explosionsgefahr, auslaufender Flüssigkeit etc.)



Ich wende über Steuerbord



Ich wende über Backbord

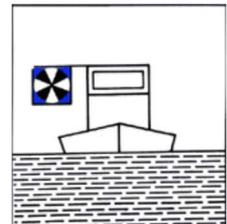


Alle Schallsignale gem. BinSchStrO

Für Sportboote wichtiges Signal der Berufsschiffahrt

Zeigt ein Schiff eine blaue **Tafel mit weißem Blinklicht**, neben dem Führerstand so bedeutet das, dass ein entgegenkommendes Schiff auf Steuerbord passieren wird.

Achtung Gefahr: Man kann zwischen die Schiffe geraten. Ein Kleinfahrzeug wird durch Sog und Kreuzwellen nicht mehr steuerbar.



Notruf am Neckar

Handy oder Festnetz	Tel.: 112
Notrufsäule	Auf den Uferdämmen im Bereich der Städte
Schiffsfunk	Funkkanal der Berufsschiffe

13. Schleusen

An allen Schleusen besteht die Möglichkeit Boote umzutragen. An den meisten Schleusen werden dafür Bootsschleppen bereitgestellt.

Bootsausrüstung zum Schleusen

Zur Schleusung ist es erforderlich, dass im Boot mindestens **2 Paddelhaken** mitgeführt werden. Hinweise zu Schleusen m Neckar gibt es unter:

<https://www.rudern-in-stuttgart.de/neckar>

Anmeldung zur Schleusung

An manchen Schleusen besteht für Kleinfahrzeuge auch die Möglichkeit, die Schiffsschleusen zu benutzen. Geschleust wird nach den Anweisungen des Schleusenpersonals. Für eine Schleusung ist eine Anmeldung über die Sprechvorrichtungen an den Schleusen oder über Mobiltelefone notwendig. Um Wartezeiten zu vermeiden, ist es sinnvoll sich bereits vor dem Erreichen der Schleuse anzumelden.

Neckar: Die Schleusen am oberen Neckar sind nicht besetzt. Sie werden über eine Fernsteuerzentrale betrieben und sind videoüberwacht. Die **Fernbedienungszentrale** hat die Rufnummer **0711/25552421**. Alle übrigen Rufnummern der Schleusen stehen unter:



Wie wird geschleust (§ 10.19 BinSchStrO)

Wer Schleusen möchte, hält bei diesem Verkehrszeichen an der Schleuse an. Über die Sprech-
 einrichtung der Schleuse oder über Handy nimmt man Kontakt zum Schleusenpersonal auf. Kleinfahrzeuge können einzeln oder zusammen mit Motorschiffen geschleust werden. Motorschiffe fahren grundsätzlich **als erste** in die Schleuse **ein und aus**. Wird zusammen mit Motorschiffen geschleust, fahren Kleinfahrzeuge immer nach diesem in die Schleusenkammer ein. Die Freigabe zur Einfahrt erfolgt durch 2 grüne Ampellichter  nebeneinander. Anweisungen der Schleusenaufsicht (über Lautsprecher) sind zu befolgen.

Es muss soweit eingefahren werden, bis die **gelbe senkrechte Markierung an der Schleusenwand** vollständig passiert ist. Sie markiert den Drempe (ein bei Schleusung zu Tal unter Wasser liegender Betonabsatz) und den Schwenkbereich des Schleusentors. **Neben** einem Berufsschiff darf nicht festgemacht werden. **Achtung Gefahr:** Das Kleinfahrzeug kann zerdrückt werden.

Festmachen des Bootes

Nach der Einfahrt wird eine Schleusenwand angesteuert. Die Ruder werden einseitig langgelegt. Mit den Paddelhaken wird sich an den Leitern, Pollern oder senkrechten Rohren festgehalten. **Achtung Gefahr:** Das Wasser kann schnell sinken oder steigen. **Die Befestigung mit einem Seil ist deshalb zu unterlassen. Ein freies Schwimmen des Kleinfahrzeugs in der Schleusenkammer ist verboten und wegen Wasserwirbeln während der Schleusung gefährlich.** Wechselt die Einfahrtampel auf Rot, schließt sich das Schleusentor und die Senkung oder Hebung des Wasserspiegels beginnt. **Achtung Gefahr:** Es ist darauf zu achten, dass die Ausleger nicht an der Leiter oder den Pollern der Schleusenwand hängen bleiben.

Ausfahren aus der Schleuse

Schaltet die Ausfahrampel auf **Grün**, fährt **zuerst das Motorschiff** aus der Schleusenkammer aus. Dabei kommt es zu großen Verwirbelungen im Wasser. Der Schiffsführer des Kleinfahrzeugs achtet darauf, dass sein Boot sicher an der Schleusenwand mit Paddelhaken gehalten wird.

Kleinfahrzeuge fahren bei grüner Ampel erst aus, wenn der Schleusenwärter sie dazu auffordert oder ein ausreichender Abstand zum Berufsschiff besteht.

14. Mitzuführende Ausrüstung

Für muskelbetriebene Sportfahrzeuge

Bei jeder Ausfahrt

- Trinkflasche mit Wasser (bei Hitze auch auf Kurzstrecken)
- Wasserdichte Handy- und Schlüssel Sack / Tasche
- Mobiltelefon** (bei jeder Ausfahrt)
- Signalpfeife
- Rettungsweste mit Kragen min. 75 N Auftrieb nach EN ISO 12402-5:2006
- Auftriebshilfen (ungedeckte Boote)

Zusätzlich bei Fahrten auf Seen und außerhalb des Heimreviers

- Wasserschöpfer
- Sicherheitsleine mit Schlaufen
- Enterhaken

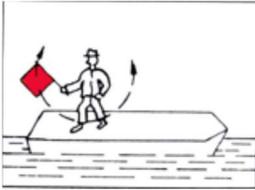
Für Begleitboote mit Motor

Das **Begleitboot** sollte auf Notfälle vorbereitet sein.

Zur Ausrüstung gehören **mindestens**: (siehe auch FISA-Richtlinie II D 3)

- Mobiltelefon (Notrufnummer: 112)**,
- Wärmeschutzfolien**,
- Biwaksäcke,
- mindestens 15 m lange **Greifleine** mit einem an einem Ende gebundenen großen Knoten, der das Werfen unterstützt,
- Rettungsring,
- Rettungsboje**,
- Rettungsweste,
- Erste Hilfe Kasten vollständig bestückt nach DIN,
- Beleuchtung entsprechend der BinSchStr0,
- wasserfestes Blinklicht zur Abgabe von Notsignalen,
- Schöpfkelle,
- Signalhorn** oder ähnliches Warngerät, welches über eine Entfernung von 200 m Aufmerksamkeit erregen kann (z.B. Druckluftfanfare),
- — — —** Not Schallsignal (folge langer Töne)

- Rote Signalflagge (um Schiffe auf die Notlage hinzuweisen)



- ein scharfes Messer in einer Scheide,
- **ein Paddel**,
- **Handgriffe**, die an der Außenseite des Trainerbootes befestigt sind,
- Anker und Seil,
- Sicherheitsabschaltung des Motors mit Reißleine.

Hinweisschild: Bei Personen im Wasser sofort Notruf veranlassen.

15. GEWÄSSERSPEZIFISCHE HINWEISE

Neckar

Rettungseinrichtungen am Neckarufer

Am Neckar gibt es im Bereich der Ortschaften, auf dem Uferweg alle 200 m **Rettungsringe**. Wer einen Rettungsring jemanden zuwirft, hält das Seil des Rettungsringes am Ende fest in der Hand und wirft den Ring dem Betroffenen zu. Mit dem Seil kann der Ring wieder zurückgeholt werden, wenn er sein Ziel nicht erreicht hat oder der zu Rettende kann an Land gezogen werden.

Im Bereich von Ortschaften gibt es auf dem Uferweg alle 200m eine **Notrufsäule** (gleiche Säulen wie auf Autobahnen). Die Bedienung steht an der Notrufsäule. Wer mit dem Handy Hilfe ruft (**☎ 112**), sollte zuerst das nächste **km Schild** am Neckarufer suchen oder nach markanten Bauten (z.B. Gaskessel, Kran ...) schauen, damit er beschreiben kann, wo jemand Hilfe braucht.

Es kann am oberen Neckar **sehr lange dauern** bis Rettungskräfte den Hilfesuchenden erreichen können. Mit dem Rettungswagen können nicht alle Uferbereiche befahren werden. Bis die Feuerwehr oder DLRG die Unfallstelle mit einem Boot erreicht, kann schnell eine halbe Stunde vergehen. Deshalb ist es wichtig **frühzeitig einen Notruf** zu veranlassen. Danach ist dem Betroffenen so gut es geht und ohne Eigengefährdung zu helfen. Wer nicht selbst helfen kann, beobachtet den Schwimmenden und hält mit ihm über Zuruf Kontakt.

Nach einer Rettung oder Selbstrettung sollte die Wasserschutzpolizei oder die Notrufzentrale (**☎ 112**) und der Verein über die Rettung und den Verbleib des Geretteten und des Bootes informiert werden. Damit wird vermieden, dass Suchaktionen eingeleitet werden.

Nach einem Rettungseinsatz unter Beteiligung von Hilfsorganisationen muss der Helfer den Vorstand des Rudervereins unverzüglich informieren. Der Vorstand muss innerhalb von 24h eine Unfallmeldung an die Versicherung und an den DRV senden.

Schleuse Untertürkheim bis Bad Cannstatt (km 186,0 -km 182,9)

Unterwasser des Schleusenbereichs Untertürkheim (km 186,1-185,6)

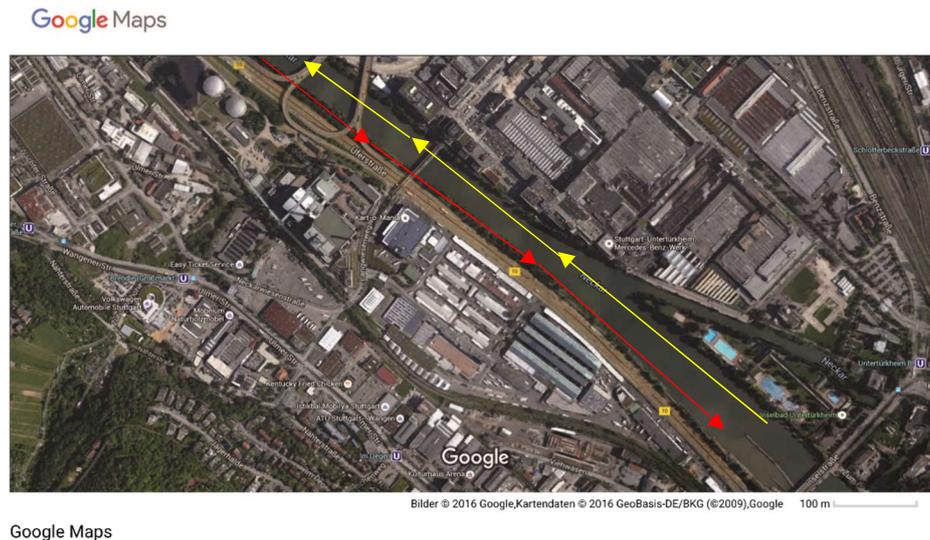
Auf der Schwimmbadseite ist der Neckar schräg betoniert. Es gibt keine Treppen am Ufer. Wer im Unterwasserbereich der Schleuse Untertürkheim kentert, schwimmt flussabwärts zum nächstgelegenen Ufer. An der Schleusenwand kann das Wasser über die Leiter verlassen werden.

An der Mündung des Kraftwerkkanals kann es starke Wirbel im Wasser geben.

Bei Bergfahrt bleibt man nach der Durchfahrt an der Stahlbrücke beim Daimler am linken Ufer. Wer in den Kanal zur StRG einfahren will, bleibt am linken Ufer bis er das km Schild **185.6** passiert hat. Vor dem Kreuzen des Neckars ist auf Schiffsverkehr aus der Schleuse zu achten.

Wer bergwärts **Richtung Schleuse** rudert, bleibt bis zum Beginn des Schleusenbereichs (Verkehrsschild) am linken Ufer. Wenn kein Berufsschiff zu sehen ist fährt man bis auf Höhe der roten Tonne beim km 186,0 bergseits. Dann kreuzt man die Schleuseneinfahrt und fährt entlang der Schleusenmauer links bis zum Sperrschild, vor dem Wehr.

Berufsschiffe, die aus der Schleuse ausfahren, wählen ihren Kurs so, dass sie die roten Tonnen auf ihrer Steuerbordseite passieren. Je näher sie der Stahlbrücke kommen, umso mehr fahren sie auf das rechte Ufer zu, bis sie ihren Kurs geradeaus auf den rechten Brückenbogen der Stahlbrücke einschlagen können. Ruderboote warten bergseits 100 m vor der roten Tonne bis das Schiff die Brücke passiert hat.



Google Maps

Abbildung 1: Schleuse Untertürkheim Fahrweg Berufsschiffahrt

Brücken Durchfahrten (km185,4 und km184,2)

Für die **Stahlbrücke beim Daimlerwerk** und die **Brücke beim Gaskessel** gilt für Ruderer ein absolutes Verbot die Brücke zusammen mit einem Motorschiff zu passieren. Diese Brücken dürfen bei Talfahrt **nur** über den rechten und bei Bergfahrt **nur über den linken Brückenbogen** passiert werden. Durch die Brückenpfeiler ist das Fahrwasser zu eng, um die Brücke zusammen mit einem Berufsschiff zu passieren.

Fährt ein Berufsschiff auf die Brücke zu, **wartet** das Kleinfahrzeug am Ufer 300m vor der Brücke bis das Motorschiff vorbei ist. Alternativ passiert es die Brücke so, dass es etwa 300m vor dem Motorschiff die Brückendurchfahrt wieder verlassen hat.



Abbildung 2: Stahlbrücke bei km 185,2 (Daimlerwerk)

Schiffsanleger Mercedes-Benz-Museum (km 184,7)

Bei **Personenschiffen in Bergfahrt** muss damit gerechnet werden, dass diese zwischen dem Anleger und der Schleuse Untertürkheim wenden und das Fahrwasser kreuzen.

Spundwand km 184,4 und km 184,8

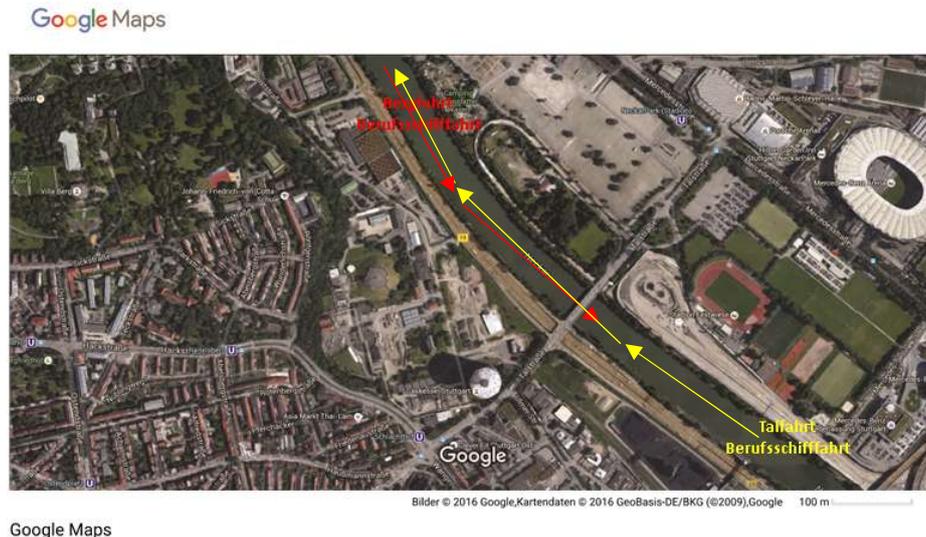
Zwischen km 184,4 und km 184,8 ragen an beiden Enden der Spundwand, am linken Ufer, Stahlpfähle etwa 5m ins Wasser. Diese Pfähle werden von bergfahrenden Kleinfahrzeugen gerne übersehen. Auf genügend Abstand zum Ufer ist zu achten.

Brücke beim Gaskessel km 184,2

Achtung: Talfahrende Berufsschiffe wählen ihren Kurs nach der Brücke so, dass sie einen optimalen Kurs zur Schleuseneinfahrt haben. Dabei kommen sie nahe an das linke Ufer.

Schleusenbereich Bad Cannstatt

Vor der Schleuse und vor der Brücke zum Wasen befindet sich auf der rechten Flussseite ein Liegebereich für Schiffe (Stahlpoller ragen ins Wasser). Bei Talfahrt ist frühzeitig Ausschau zu halten, ob hier ein Schiff festgemacht hat. Schiffe die auf die Freigabe der Schleuse warten, bleiben ab der Brücke treibend in der Flussmitte liegen.



Google Maps

Abbildung 3: Fahrwege der Berufsschiffahrt: Brücke beim Gaskessel (km 184,2)

Die Fahrtordnung der StRG sieht vor, dass bis unter die Wasenbrücke (km 183,3) auf der rechten Flussseite gefahren wird. Bis zur Wasenbrücke ist nur schwer erkennbar, ob gerade ein Schiff die Schleuse in Bergfahrt verlässt. An dieser Stelle ist **erhöhte Vorsicht** geboten. Im Zweifel ist das Ruderboot kurz anzuhalten und sich zu orientieren.

Nach der Brückendurchfahrt wird die Fahrtrichtung in Richtung Kleinbootschleuse/Wehr geändert. Talfahrer bleiben so lange in der Flussmitte, bis sie wenden, um dann am linken Ufer wieder flussaufwärts zu fahren.

Bei Strömung oder starkem Ostwind sollte nur bis zum vollen Kilometerschild (km 183) gefahren werden. Es besteht die Gefahr, dass Strömung und Wind das Kleinfahrzeug in Richtung Wehr drücken.

Direkt unter der Schleusenbrücke ist über der Wasseroberfläche ein Sperrschild mitten im Wasser zu erkennen. Hier ist ein Drahtseil quer zum Brückenpfeiler gespannt.

Berufsschiffe, die **flussaufwärts** fahren, wählen gleich nach der Schleusenausfahrt ihren Kurs so, dass sie die Brücke beim Gaskessel auf der linken Flussseite passieren können. Dazu werden sie fast in Flussmitte fahren. Kurz vor der Brücke fahren sie dicht ans Ufer. Begegnungen in diesem Bereich sind zu vermeiden.

Bei Veranstaltungen auf dem Wasen muss damit gerechnet werden, dass von den Brücken Gegenstände (Bierflaschen u. ä.) geworfen werden.

Kraftwerkskanal bei der Stuttgarter Rudergesellschaft

Strömung

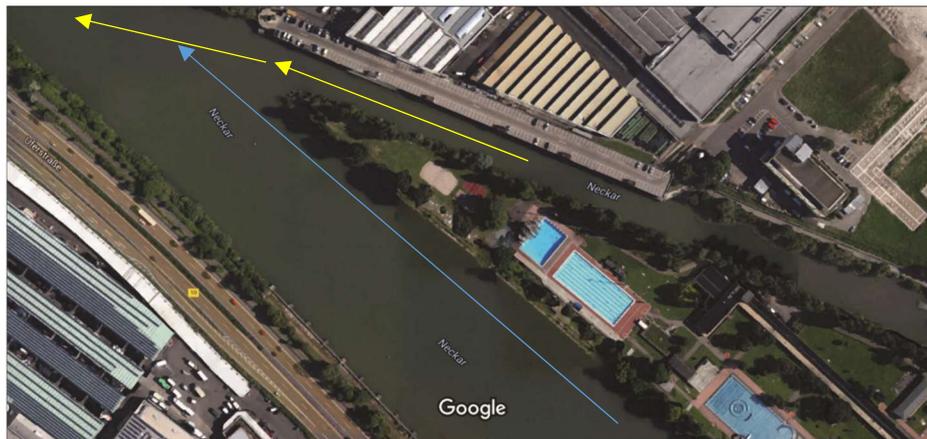
Der Bootssteg der Stuttgarter Rudergesellschaft liegt im Kraftwerkskanal, einem Seitenkanal des Neckar bei km 185,8. Abhängig vom Kraftwerksbetrieb kann es darin zu sehr starken Strömungen kommen. Es können **gefährliche Wasserwirbel** entstehen. Der Versuch gegen diese Strömung anzuschwimmen ist **lebensgefährlich**. Wer, warum auch immer im Kanal schwimmt,

sollte in jedem Fall nur mit der Strömung schwimmen und den Kanal an dessen Ende auf der Parkhausseite verlassen.

Die Strömung verläuft im Kanal auf Höhe des Bootsstegs der StRG von der linken Kanalseite auf die rechte Kanalseite. Sie trifft 50m hinter dem Bootssteg auf das rechte Ufer. Dort wird sie reflektiert und erreicht in Höhe des Parkhauses wieder das linke Ufer. Durch die Querströmung zur Fahrtrichtung ist das Kurshalten bei Bergfahrt schwierig.

Zum **Anlegen** fährt man zunächst parallel bis auf Höhe der Stegmitte in der Kanalströmung und stoppt dann auf Backbord ab. Die Strömung drückt das dadurch quer stehende Boot weich zum Steg. Wenn die Bugspitze fast den Steg berührt, stoppt man auf Steuerbord. Das Heck schwenkt zum Steg.

Google Maps Kanalströmung im Bereich der StRG



Google Maps

Abbildung 4: Strömungsverlauf im Kraftwerkskanal der Stuttgarter RG

Begegnung im Kanal

Auch im Seitenkanal gilt das „Rechts“ Fahrgebot. **Beachte:** Die Strömung kann ein Boot schnell aus dem Fahrwasser drücken. Es ist erhöhte Vorsicht geboten.

Verhalten bei einer Kenterung / einem Unfall im Kanal

Wer im Kanal kentert, wird von der Strömung mitgerissen. **Auf keinen Fall sollte man versuchen gegen die Strömung anzuschwimmen.**

Wer zwischen Bootssteg und Parkhaus Ostseite ins Wasser fällt, versucht auf die Boots-
hausseite zu schwimmen. Im Uferbereich kann man im Wasser stehen. **Ohne fremde Hilfe kann dieser Bereich aber nicht verlassen werden.**

Wer im Bereich des Parkhauses ins Wasser fällt hält sich am Boot fest und lässt sich aus dem Kanal treiben. **Auf keinen Fall ohne Boot im Kanal schwimmen!** Am Ende des Kanals kann man auf der Parkhausseite wieder außerhalb der Schifffahrtsrinne einsteigen. Hier ist das Wasser flach. Beim Treiben im Kanal ist darauf zu achten, dass man nahe dem Parkhaus schwimmt. Andernfalls wird man durch die Strömung am Kanalende in die Flussmitte getrieben.

Ist das **Wasser kalt (<15°C)**, vermindert sich die Kraft nach 2 - 4 Minuten im Wasser um ca. 70%. Man legt sich auf das Boot, oder löst zwei Ruder aus den Dollen, klemmt sie unter die Arme und versucht so ein Ufer zu erreichen und das Wasser zu verlassen. Gelingt das nicht beim ersten Mal, lässt man sich aus dem Kanal ohne zu schwimmen, treiben. Während des Treibens darauf achten, dass man am Kanalende nicht in die Flussmitte gespült wird. Am Ende

des Parkhauses kann man auf der rechten Neckarseite im Wasser stehen und gut an Land gehen. **Achtung: Niemals ohne Auftriebshilfe im Kanal schwimmen**

Am Ufer gibt es **vier Rettungsringe** (an beiden Parkhausenden, in der Parkhausmitte und bei den Büschen am Bootshaus). Wird ein Rettungsring zugeworfen und gefangen, bitte man den Werfer mit dem Seil zum Parkhausende talwärts zu laufen.

Kanal Ein- Ausfahrt

Bei der Kanal Ein- und Ausfahrt besonders auf Boote, die von der Schleuse kommen achten!

Im Wasser kann es ca. 50m nach dem Kraftwerkskanal sehr starke Wasserwirbel im Neckar geben. Beim Steuern muss man ein Gefühl für die Fahrtrichtung entwickeln und gleich, wenn



man merkt, dass das Boot die Richtung ändert, dagegenhalten.

Wer hier ins Wasser fällt, kann nur schwer gegen die Kräfte der Wasserwirbel anschwimmen. In diesem Fall die Ruhe bewahren. Versuchen den Oberkörper flach auf das Wasser zu legen und sich am Boot festhalten bis man aus dem Bereich getrieben ist.

Schleusenbereich Bad-Cannstatt bis Hofen (km 182,9 - km 176,2)

Ausfahrt Schleuse Bad Cannstatt, Anlegestelle Wilhelma

Gleich nach der talseitigen Ausfahrt aus der Schleuse Bad Cannstatt folgt eine 90 Grad Rechtskurve, die nicht eingesehen werden kann. Die Strömung drückt Ruderer zur linken Seite in den Bereich der Liegeplätze der Personen Schifffahrt. Diese Kurve wird von der Berufsschifffahrt geschnitten.

Personenschiffe, die vom Anleger ablegen, wenden oft in diesem Bereich. Dazu benötigen sie die gesamte Flussbreite.

Das Flussbett ist hier senkrecht betoniert und mit Spundwänden verkleidet. Der Neckar kann in diesem Bereich nur über Leitern an den Spundwänden verlassen werden. Wer nicht vom Wasser ins Boot steigen kann, schwimmt mit dem Boot flussabwärts zur nächsten Leiter. Hier kann versucht werden von der Leiter aus ins Boot zusteigen.

Rosensteinbrücke bis km 181,6

Achtung Gefahr! Ab der Rosensteinbrücke ist der Neckar beidseitig in senkrechten Betonwänden gefasst. **Leitern und Treppen sind nicht vorhanden. Es gibt für Schwimmer und Ruderer keine Möglichkeit vom Neckar an Land zu kommen. Es muss 500m flussabwärts geschwommen werden** bis bei km 181,6 das Ufer des Neckar wieder flach wird.

Mühlsteg bis Reinhold Maier Brücke

Auf der rechten Flussseite ist ein Flachwasserbereich. Hier kann es am rechten Ufer bei Schiffsverkehr, durch den Sog, zu überschlagenden, sehr hohen Wellen kommen. Bei Schiffsverkehr sollte mindestens 10m Abstand zum rechten Ufer gehalten werden.

Dieser Bereich ist besonders gefährlich, wenn sich zwei Schiffe begegnen.

Kurve Münster

Die Kurve kann nicht eingesehen werden. Unbedingt das "Rechts" Fahrgebot beachten. Hinter der Kurve kommt ein BSA Hafen und der Münstersteg mit vorgeschriebener Durchfahrtrichtung. Die Brücke ist durch mehrere Schifffahrtzeichen gesichert.

Au Brücke (§ 10.06 BinSchStrO)

(Neckarstraße L1110; 200m unterhalb des StCRC)

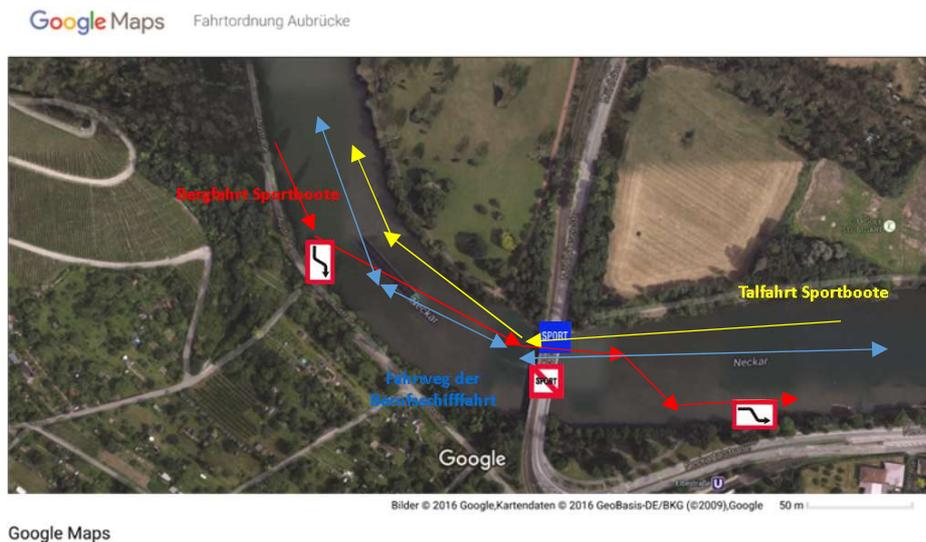


Abbildung 5: Fahrtordnung Au Brücke gem. BinSchStrO

Die Brückendurchfahrt liegt direkt in einer 90 Grad Rechtskurve. Berufsschiffe mit 105m Länge kommen mit Bug und Heck bis auf wenige Meter an beide Ufer. Schiffsbegegnungen unter der Brücke sind zu vermeiden.

Unter der Au Brücke besteht **ein vorgeschriebener Fahrweg für Sportboote**. Die Fahrrinne ist für Sportboote durch ein Verkehrszeichen gesperrt.

Achtung Gefahr: Die Durchfahrtsbreite für Sportboote beträgt nur ca. 10m. Die Kurve kann von **keinem** Verkehrsteilnehmer eingesehen werden. Schiffe sprechen ihre Durchfahrt über Funk ab. Hier ist äußerste Wachsamkeit notwendig.

Etwa 200m **bergseits auf der linken Seite** und etwa 300m auf der **Talseite auf der rechten Seite** befindet sich ein Flachwasserbereich. Bei Schiffsverkehr kann es an den Ufern zu überschlagenden, sehr hohen Wellen kommen. Bei Schiffsverkehr ist mindestens 10m Abstand zum rechten Ufer einzuhalten. Dieser Bereich ist besonders gefährlich, wenn sich zwei Schiffe begegnen.

Eisenbahnviadukt Benningen (km 156,5)

Die Durchfahrt ist bei Schiffsverkehr sehr eng und liegt in einer Kurve, die nicht eingesehen werden kann. Talfahrende Berufsschiffe schneiden die Kurve auf der linken Neckarseite. Bergfahrer steuern, zunächst das rechte Ufer an, um dann in der Kurve das linke Ufer anzusteuern. Kleinfahrzeuge sollten die gemeinsame Passage mit Berufsschiffen in diesem Bereich meiden.

Seitenkanal Pleidelsheim (km 150,50 bis km 153,25) §10.6 Abs. 2

Der Seitenkanal zur Schleuse Pleidelsheim ist sehr schmal. Begegnungen mit Berufsschiffen sollen, soweit möglich vermieden werden. Der Kanal führt zur Schleuse Pleidelsheim. Es gibt Kurvenbereiche die nicht eingesehen werden können. Verkehrszeichen gebieten den Seitenwechsel.



Berufsschiffe müssen in Kurven auf Steuerbord passieren. Ruderboote sollten ihn nur befahren, wenn die Absicht zur Schleusung besteht. Bei der Anmeldung zur Schleusung (über Handy) informieren die Schleusenwärter über Verkehr im Kanal.

Stauhaltung Hessigheim (km 143,10 bis km 150,00) §10.6 Abs. 3

Das Durchfahren der Fahrwasserenge zwischen km 146,60 bis km 148,00 (Steinbruch Kleiningersheim) muss so eingerichtet werden, dass einem Talfahrer nicht begegnet wird.

Besigheimer Halbinsel km 136.8

Die Halbinsel im Neckar ist seit Jahren **Sperrgebiet** wegen einer Population des Eichenprozessionsspinners. Es besteht akute **Gesundheitsgefahr!**

Seitenkanal Kochendorf (km 105,40 bis km 106,30) §10.6 Abs. 4

Ein Bergfahrer muss seine Fahrt so einrichten, dass er einem Talfahrer nicht begegnet (Info für Ruderer über das Schleusenpersonal).

Unterwasser der Schleuse Heidelberg (km 26)

Direkt hinter der Mole im Unterwasser der Schleuse, bis zur Flussmitte, dicht unter der Wasseroberfläche liegen Reste eines ehemaligen Felsriffs. Wassersportler sollten die Fahrrinnen benutzen.

16. DRV Prüfungsfragen (Obmann/Schiffsführer)

Der Deutsche Ruderverband hat Prüfungsfragen für Obleute unter <https://www.rudern.de/service/formulare-dokumente>

veröffentlicht. Sie können dort heruntergeladen werden.



Eine bestandene Prüfung kann als Eignungsnachweis für Schiffsführer, muskelbetriebener Kleinfahrzeuge (im Sinne des §1.02 der BinSchStrO) angesehen werden. Sind mehrere Antworten zu einer Frage möglich, gilt die Frage als beantwortet, wenn **alle** Antworten richtig gegeben wurden. Der Eignungsnachweis wird mit einer praktischen Prüfung sowie um mündliche Fragen zur Personenrettung im jeweiligen Revier ergänzt.

17. Sicherheitsrichtlinie DRV

Die Sicherheitsrichtlinie des **DRV** regelt die Aufgaben und Zuständigkeiten bei Sicherheitsthemen innerhalb des Verbands. Die örtlichen Ruderorganisationen (Vereine und Landesorganisationen) sind danach zuständig für die:

- Festschreibung der Mindestanforderungen an Ruderer und Steuerleute sowie an deren persönliche Ausrüstung.
- Vergabe der Berechtigung, ein Boot zu führen.
- Regelungen für Fahrten innerhalb und außerhalb des Hausrevieres.
- Beschreibung des Hausrevieres mit seinen Gefahrenpotenzialen.
- Dokumentation der Ausfahrten (Fahrtenbuch).
- Benennung eines Sicherheitsbeauftragten.

Ruderorganisationen sind nach den Regelungen des DRV verpflichtet, bei der Beschaffung neuer Boote nur notschwimmfähige Boote, im Sinne Sicherheitsempfehlungen der FISA, zu kaufen. Bestandsboote sind entsprechend nachzurüsten. Die Vorstände sind für den Einsatz von geeignetem Personal im Ausbildungs- und Trainingsbetrieb verantwortlich. Trainer, Übungsleiter und Ausbilder nehmen die Fürsorgepflicht für betreute Mannschaften wahr. Sie melden Unfälle an den Vorstand.

Ordnungen für das Befahren von Bundeswasserstraßen

Beim Wassersport auf Bundesschiffahrtsstraßen sind nachstehende Ordnungen zu beachten. Die nachstehende Reihenfolge bestimmt den Rang der Ordnung.

Wesentliche, staatliche Ordnungen:

- Binnenschiffahrtsstraßenordnung
- Wasserstraßen spezifische Ordnungen

([Link zu geltenden Ordnungen für Schiffahrtsstraßen](#))



Ordnungen der lokalen Ruderorganisationen:

- Bootsnutzungsordnung
- Ruderordnung
- Fahrtordnung

18. Links zum Thema:

Video der Wasserschutzpolizei NRW; **YouTube** suche: „sicher rudern“

<https://www.youtube.com/watch?v=41Ww8nU-iZjA&list=UUbl5oCWEkTOlbZGsx1KxRA&index=9>

Deutscher Ruderverband (DRV)

<http://www.rudern.de>

Themenseiten des DRV

<https://www.rudern.de/sicherheit>



Ruderportal der **Region Stuttgart**

<https://www.rudern-in-stuttgart.de/>



Sicherheitsrichtlinie für Ruderer und Wassersportler, Theorie für die Schiffsführerausbildung

<https://www.rudern-in-stuttgart.de/sicherheit>



Informationen für **Wanderruderer** auf dem Neckar

<https://www.rudern-in-stuttgart.de/neckar>



19. Individuelle Ordnungen der Wassersportorganisationen

Zur Erstellung einer Vereinssicherheitsrichtlinie entsprechend dem Beschluss des DRV Rudertags von 2014 sind hier folgende Ordnungen zu ergänzen:

Ruderordnung

Fahrtordnung

Bootsnutzungsordnung

Hausordnung



Eine Broschüre von www.rudern-in-stuttgart.de