

Graf • Steinicke

SEESCHIFFFAHRTS- STRASSEN- ORDNUNG

*Kommentierte Textausgabe
mit den Kollisionsverhütungsregeln
und allen sonstigen Verkehrsvorschriften*



DELIUS KLASING

Inhalt

I. Allgemeine Verkehrsregeln	12
1. Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung.....	12
Inhaltsübersicht zur Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung	12
Erster Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen	18
Zweiter Abschnitt: Sichtzeichen und Schallsignale der Fahrzeuge	59
Dritter Abschnitt: Schallsignale der Fahrzeuge (aufgehoben)	70
Vierter Abschnitt: Fahrregeln	71
Fünfter Abschnitt: Ruhender Verkehr	103
Sechster Abschnitt: Sonstige Vorschriften	113
Siebenter Abschnitt: Ergänzende Vorschriften für den Nord-Ostsee-Kanal.....	119
Achter Abschnitt: Aufgaben und Zuständigkeiten der Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.....	136
Neunter Abschnitt: Bußgeld- und Schlussvorschriften	153
Anlage I: Schifffahrtszeichen	158
Anlage II: Sichtzeichen und Schallsignale der Fahrzeuge.....	197
Anlage III: Karte zu § I Abs. 5 (Darstellung des Geltungsbereichs der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung).....	216
2. Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See	218
3. Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln – KVR).....	225
Teil A Allgemeines	225
Teil B Ausweich- und Fahrregeln	228
Abschnitt I Verhalten von Fahrzeugen bei allen Sichtverhältnissen	228
Abschnitt II Verhalten von Fahrzeugen, die einander in Sicht haben.....	233

Abschnitt III	
Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht.....	236
Teil C Lichter und Signalkörper	237
Teil D Schall- und Lichtsignale	245
Teil E Befreiungen	249
Anlage IV Notzeichen	250
4. Anhang zu den Kollisionsverhütungsregeln.....	251
I. Darstellung der wichtigsten Fahrzeugarten mit den	
zu führenden Lichtern und Signalkörpern	251
Maschinenfahrzeuge.....	251
Schleppverbände.....	252
Segel- und Ruderfahrzeuge.....	253
Fischereifahrzeuge.....	255
Manövrierunfähige und manövrierbehinderte Fahrzeuge	257
Tiefgangbehinderte Fahrzeuge.....	259
Lotsenfahrzeuge.....	260
Fahrzeuge vor Anker und auf Grund.....	260
2. Darstellung der Lichter und Schallsignale	262
Darstellung der Lichter	262
Darstellung der Schallsignale.....	262
Die verschiedenen Bedeutungen der Schallsignale	263
Manöversignale.....	263
Überholsignale.....	263
Signale in unübersichtlichen Krümmungen	263
Schallsignale bei verminderter Sicht.....	264
3. Darstellung des Querens der Verkehrstrennungsgebiete.....	265
4. Darstellung der Notzeichen.....	265
II. Verkehrsregeln für das Befahren	
von Naturschutz- und Sperrgebieten	268
1. Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen	
in Nationalparks im Bereich der Nordsee	
(NPNordSBefV)	268
2. Verordnung über das Befahren des Naturschutzgebietes	
»Helgoländer Felssockel«.....	272

3. Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in dem Naturschutzgebiet »Dassower See, Inseln Buchhorst und Graswerder (Plönswerder)«.....	275
4. Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks und Naturschutzgebieten im Bereich der Küste von Mecklenburg-Vorpommern.....	278
5. Schifffahrtspolizeiverordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warngebiete an der schleswig-holsteinischen Ost- und Westküste und im Nord-Ostsee-Kanal.....	291
III. Verkehrsregeln in Notsituationen.....	299
1. Verordnung über die Sicherung der Seefahrt.....	299
IV. Regelungen über die Durchführung der Meldepflichten und der maritimen Verkehrssicherung.....	307
1. Anlaufbedingungsverordnung.....	307
2. Bekanntmachung der Hafenbehörden gemäß Anlage zu § 1 Abs. 1 Nr. 2.3 Anlaufbedingungsverordnung.....	321
V. Sachregister.....	324

§ 25

Vorfahrt der Schifffahrt im Fahrwasser

(1) Die in den nachfolgenden Absätzen enthaltenen Regelungen gelten für Fahrzeuge im Fahrwasser abweichend von der Regel 9 Buchstabe b bis d und den Regeln 15 und 18 Buchstabe a bis c der Kollisionsverhütungsregeln.

(2) Im Fahrwasser haben dem Fahrwasserverlauf folgende Fahrzeuge unabhängig davon, ob sie nur innerhalb des Fahrwassers sicher fahren können, Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die

- 1. in das Fahrwasser einlaufen,**
- 2. das Fahrwasser queren,**
- 3. im Fahrwasser drehen,**
- 4. ihre Anker- oder Liegeplätze verlassen.**

(3) Sofern Segelfahrzeuge nicht deutlich der Richtung eines Fahrwassers folgen, haben sie sich untereinander nach den Kollisionsverhütungsregeln zu verhalten, wenn sie dadurch vorfahrtberechtigte Fahrzeuge nicht gefährden oder behindern.

(4) Fahrzeuge im Fahrwasser haben unabhängig davon, ob sie dem Fahrwasserverlauf folgen, Vorfahrt vor Fahrzeugen, die in dieses Fahrwasser aus einem abzweigenden oder einmündenden Fahrwasser einlaufen.

(5) Nähern sich Fahrzeuge einer Engstelle, die nicht mit Sicherheit hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt, oder einer durch das Sichtzeichen A.2 der Anlage I gekennzeichneten Stelle des Fahrwassers von beiden Seiten, so hat Vorfahrt

- 1. in Tidegewässern und in tidefreien Gewässern mit Strömung das mit dem Strom fahrende Fahrzeug, bei Stromstillstand das Fahrzeug, das vorher gegen den Strom gefahren ist,**
- 2. in tidefreien Gewässern ohne Strömung das Fahrzeug, das grundsätzlich die Steuerbordseite des Fahrwassers zu benutzen hat.**

Das wartepflichtige Fahrzeug muss außerhalb der Engstelle so lange warten, bis das andere Fahrzeug vorbeigefahren ist. (6) Ein Fahrzeug, das die Vorfahrt zu gewähren hat, muss rechtzeitig durch sein Fahrverhalten erkennen lassen, dass es warten wird. Es darf nur weiterfahren, wenn es übersehen kann, dass die Schifffahrt nicht beeinträchtigt wird.

Erläuterungen zu § 25

Zu Absatz 1:

Die Vorschriften über die Vorfahrt sind Abweichungen von den KVR, die gemäß § 1 Abs. 4 Vorrang haben. Darüber hinaus gelten die Grundsätze gemäß § 21 Abs. 1 ebenfalls vorrangig vor den Regeln der KVR.

Zu Absatz 2:

Allgemeines:

Die Ausweichregeln der Kollisionsverhütungsregeln gelten uneingeschränkt außerhalb des Fahrwassers und innerhalb des Fahrwassers mit der Einschränkung, dass in der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung nichts anderes bestimmt ist (§ 1 Abs. 4). Sie müssen von allen Fahrzeugen beachtet werden, die einander optisch in Sicht haben. Dabei ist die Lage beim Insichtkommen maßgebend. Jedes Manöver zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muss, wenn es die Umstände zulassen, entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden, wie gute Seemannschaft es erfordert, und muss zu einem sicheren Passierabstand führen. Änderungen des Kurses und/oder der Geschwindigkeit bei Ausweichmanövern müssen, wenn möglich, so reichlich bemessen sein, dass das andere Fahrzeug sie auch schnell erkennen kann. Mehrere aufeinander folgende kleine Änderungen von Kurs und/oder Geschwindigkeit sollen deshalb vermieden werden.

Die Vorfahrtsregeln der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung sind dagegen als vorrangige Verkehrsregeln nur im Fahrwasser, beim Einlaufen in das Fahrwasser und beim Queren des Fahrwassers (Definition § 2 Abs. 1 Nr. 1, Schifffahrtszeichen B.11 und B.13 Anlage I) anzuwenden. Sie schreiben für bestimmte Fälle

vor, die Vorfahrt anderer Fahrzeuge zu beachten, die im Fahrwasser fahren, und zwar unabhängig davon, ob sie nur im Fahrwasser sicher fahren können. Die Ausweichregeln der Kollisionsverhütungsregeln sind aufgrund des Vorranges der SeeSchStrO in diesen Fällen nicht anzuwenden. Eine Gesamtschau der Vorschriften in Bezug auf die Auslegung der komplexen Vorfahrtregelung im § 25 SeeSchStrO erfordert, dass auch die Vorschriften des § 1 Abs. 4, § 3, § 21 und § 26 SeeSchStrO herangezogen werden müssen, um das Vorfahrtsrecht der durchgehenden Schifffahrt, insbesondere gegenüber in das Fahrwasser einlaufenden Schiffen, im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abweichend von den KVR zu gewährleisten: Die in das Fahrwasser einlaufenden Fahrzeuge müssen im Hinblick auf ihre Wartepflicht gemäß Absatz 6 ihre Geschwindigkeit gemäß § 26 Abs. 1 verringern und im Falle plötzlicher Manövrierunfähigkeit (black out) die nach § 21 Abs. 3 klar zu haltenden Buganker fallen lassen. Das Ausweichverhalten der durchgehenden Schifffahrt im Fahrwasser wird dagegen hiervon nicht berührt, sodass insoweit gemäß § 1 Abs. 4 SeeSchStrO die KVR gelten (Erlass des BMVBS an die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung vom 24.1.2004).

Zu beachten ist, dass betonnte Schifffahrtswege und Verkehrstrennungsgebiete außerhalb des Küstenmeeres keine Fahrwasser mit der Bevorrechtigung der im Fahrwasser fahrenden Fahrzeuge sind, sodass in diesem Bereich ausschließlich die Fahr- und Ausweichregeln der Kollisionsverhütungsregeln, insbesondere Regel 9 (Enge Fahrwasser) gelten und das Fahrverhalten entsprechend einzurichten ist.

Regel 17 KVR wird zwar, auch wenn im § 25 Abs. 1 nicht erwähnt, grundsätzlich durch diese Vorschrift außer Kraft gesetzt, weil es sich im Fahrwasser um gerichteten Verkehr handelt, gegenüber dem ein querendes Fahrzeug wartepflichtig ist, sodass Vorfahrtsrecht und Wartepflicht die Kurshaltpflicht und die Ausweichpflicht gemäß Regeln 16 und 17 KVR verdrängen. Wenn von einem Längsfahrer im Fahrwasser aber erkannt wird, dass ein Querfahrer gegen das Gebot der Wartepflicht verstößt und sein Manöver nicht abbricht, gelten aber wieder die allgemeinen Regeln der Kollisionsverhütungsregeln. Gemäß Regel 2 KVR hat der Kapitän die besonderen Umstände des Falles zu berücksichtigen, die zum Abwenden unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von diesen Regeln erfordern. Ist er als Vorfahrtsberechtigter einem Wartepflichtigen so nahe gekommen, dass ein Zusammenstoß durch Manöver des Letzteren allein nicht mehr vermieden werden kann, muss er daher in analoger Anwendung der Regel 17 Buchstabe b KVR, der die Verpflichtung zum Manöver des letzten Augenblicks regelt, so manövrieren, wie es zur Vermeidung eines Zusammenstoßes am dienlichsten ist (Manöver des letzten Augenblicks). Eine andere

Interpretation würde die mit der Einführung des Vorfahrtsrechts für den durchgehenden Verkehr angestrebte Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere im Interesse der tideabhängigen Schifffahrt, völlig zunichte machen und darüber hinaus neue Kollisionssituationen mit dem übrigen Verkehr heraufbeschwören. Außerdem gilt das Vorfahrtsrecht nach § 25 Abs. 2 Nr. 1 KVR auch für solche Fahrzeuge, die auf der falschen Fahrwasserseite dem Fahrwasserverlauf folgen.

Die Vorfahrtsregel stellt nicht nur gegenüber Regel 15 KVR, sondern auch gegenüber Regel 9 Buchstaben b und c KVR eine Sondervorschrift dar, da sie der dem Fahrwasserverlauf folgenden Schifffahrt generell den Vorrang vor allen übrigen Fahrzeugen einräumt, unabhängig davon, ob es sich um Fahrzeuge von weniger als 20 m Länge, Segelfahrzeuge oder fischende Fahrzeuge handelt. Denn das Fahrwasser im Sinne des § 25 Abs. 2 ist als enges Fahrwasser bzw. Fahrrinne im Sinne von Regel 9 KVR anzusehen (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 1). Dadurch hat der Gesetzgeber gegenüber Regel 9 KVR klargestellt, dass die im Fahrwasser fahrenden Fahrzeuge »nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren können«.

Während die Ausweichregeln nach den Kollisionsverhütungsregeln nicht gelten, wenn die Fahrzeuge einander nicht in Sicht haben (Umkehrschluss aus Regel 11 KVR), z. B. bei Nebel, kommt die Vorfahrtsregel auch dann zur Anwendung, wenn die Fahrzeuge bei verminderter Sicht einander nicht in Sicht haben (vgl. die neue Klarstellung im § 21 Abs. 1). Das hat zur Folge, dass die Fahrzeuge mit Radar fahren und möglichst an der Radarberatung teilnehmen oder aber das Fahrwasser verlassen und außerhalb vor Anker gehen müssen, da sie sonst nicht in der Lage sind, die Vorfahrtsregeln zu beachten.

Zu Nr. 1:

Hierbei macht es keinen Unterschied, ob das Fahrzeug von außerhalb des Fahrwassers kommt oder aus einem anderen Fahrwasser einläuft. Zur Begrenzung der Fahrwasser vgl. die Schifffahrtszeichen B.11 und B.13 (Anlage 1). Erforderlichenfalls ist beim Einlaufen das Achtungssignal zu geben.

Zu Nr. 2:

Queren des Fahrwassers bedeutet deutliches Abweichen der allgemeinen Fahrtrichtung eines Fahrzeugs (über Grund) vom Fahrwasserverlauf. Hierbei ist unerheblich, ob das Fahrzeug die ganze Fahrwasserbreite quert oder nur einen Teil davon. Ein zunächst dem Fahrwasserverlauf folgendes Fahrzeug, das im rechten Winkel das Fahrwasser verlässt, ist daher gegenüber einem seitlich

mitlaufenden oder entgegenkommenden Fahrzeug als querendes Fahrzeug anzusehen. Denn es kommt nicht darauf an, ob das ganze Fahrwasser oder nur ein Teil des Fahrwassers gequert wird, sondern nur darauf, dass das Fahrzeug deutlich von seinem Parallelkurs vom Fahrwasserverlauf abweicht.

Diese Vorschrift ist eine *lex specialis* zu Regel 9 Buchst. d Satz 1 KVR, sodass die Verpflichtung eines querenden Fahrzeugs, die Vorfahrt der durchgehenden Schifffahrt zu beachten, gegenüber allen dort fahrenden Schiffen besteht (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 1). Die Fahrzeuge im Fahrwasser dürfen, wenn sie Zweifel über die Absichten des querenden Fahrzeugs haben, das Schallsignal nach Regel 34 Buchst. d KVR geben (Regel 9 Buchst. d Satz 2 KVR).

Zu Nr. 3:

Gemäß Absatz 6 muss das Fahrzeug mit dem Drehmanöver so lange warten, bis kein Gegenkommer in seinem Fahrverhalten beeinträchtigt wird.

Zu Nr. 4:

Hierbei macht es keinen Unterschied, ob das Fahrzeug auf einer Reede innerhalb oder außerhalb des Fahrwassers liegt (vgl. § 32 Abs. 1) oder im Hafen oder an einer Liege- oder Umschlagstelle (§ 34) festgemacht hat. Diese Vorschrift gilt auch für Wegerechtschiffe (§ 2 Abs. 1 Nr. 13), da ihr Wegerecht erst zum Tragen kommt, wenn sie in Fahrt sind. Das bedeutet, dass auch Wegerechtschiffe erst dann ihren Anker- oder Liegeplatz verlassen dürfen, wenn das Fahrwasser frei ist. Erforderlichenfalls ist das Achtungssignal zu geben.

Zu Absatz 3:

Die neu eingeführte *lex specialis* für Segelfahrzeuge soll die Ausweichpflicht im und außerhalb des Fahrwassers gemäß Regeln 12ff. KVR ausschließlich davon abhängig machen, von welcher Seite die auf Kollisionskurs befindlichen Segelfahrzeuge den Wind haben, sofern dadurch vorfahrtberechtigte Fahrzeuge nicht gefährdet oder behindert werden.

Zu Absatz 4:

Die grundsätzliche Vorfahrtsregelung in § 25 Abs. 2 bedurfte nach dem Wegfall der früheren Unterscheidung von Haupt- und Nebenfahrwasser einer Ergänzung, da sich bei einmündenden bzw. abzweigenden Fahrwassern in Einzelfällen Schwierigkeiten ergeben hatten. Diese Unsicherheiten werden mit der gleichzeitig eingeführten Bezeichnung von abzweigenden oder einmündenden Fahrwassern (B. 13 Anlage I) durch den neuen Absatz 4 beseitigt.

Zu Absatz 5:

Tidegewässer sind alle im Nordseeküstenbereich gelegenen Seeschiffahrtsstraßen; tidefreie Gewässer sind alle im Ostseeküstenbereich gelegenen Seeschiffahrtsstraßen einschließlich des NOK. Die Steuerbordseite des Fahrwassers ist im § 2 Abs. 1 Nr. 2 definiert; vgl. die Schifffahrtszeichen B.11 und B.13 (Anlage I).

Zu Absatz 6:

Satz 1 bedeutet, dass das wartepflichtige Fahrzeug erforderlichenfalls entweder die Fahrt mindert, stoppt oder rückwärts geht oder den Kurs ändert und nötigenfalls zusätzlich die Manöver- und Warnsignale nach Regel 34 KVR gibt. Bei der Weiterfahrt darf das wartepflichtige Fahrzeug nach Satz 2 nicht die vorfahrtsberechtigten Schifffahrt im Fahrwasser bzw., wenn das Fahrzeug selbst im Fahrwasser fährt, die durchgehende Schifffahrt im Fahrwasser gefährden oder behindern.

§ 26

Fahrgeschwindigkeit

(1) Jedes Fahrzeug, Wassermotorrad und Segelsurfbrett muss unter Beachtung von Regel 6 der Kollisionsverhütungsregeln mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren. Fahrzeuge und Wassermotorräder haben ihre Geschwindigkeit rechtzeitig so weit zu vermindern, wie es erforderlich ist, um Gefährdungen durch Sog oder Wellenschlag zu vermeiden, insbesondere bei Vorbeifahren an

1. Häfen, Schleusen und Sperrwerken,
2. festliegenden Fähren,
3. manövrierunfähigen und festgekommenen Fahrzeugen sowie an manövrierbehinderten Fahrzeugen nach Regel 3 Buchstabe g der Kollisionsverhütungsregeln,
4. schwimmenden Geräten und schwimmenden Anlagen,
5. außergewöhnlichen Schwimmkörpern, die geschleppt werden, sowie
6. an Stellen, die durch die Sichtzeichen über Geschwindigkeitsbeschränkung oder durch die Flagge »A« des Internationalen Signalbuches gekennzeichnet sind.

(2) Wird der Verkehr durch Sichtzeichen und bei verminderter Sicht zusätzlich durch Schallsignale geregelt, so ist

die **Geschwindigkeit** so einzurichten, dass bei einer **kurzfristigen Änderung** des gezeigten Sichtzeichens oder des gegebenen Schallsignals das Fahrzeug sofort aufgestoppt werden kann. Wird an einer Anlage zur Regelung des Verkehrs durch **Lichter kein Sichtzeichen** gezeigt, so ist aufzustoppen, bis **weitere Anweisung** erfolgt.

(3) Innerhalb von Strecken, deren Grenzen nach § 60 Abs. 1 bekannt gemacht sind, darf die bekannt gemachte **Höchstgeschwindigkeit** durch das Wasser, auf dem Nord-Ostsee-Kanal über Grund, nicht überschritten werden.

(4) Fahrzeuge und Wassermotorräder dürfen vor Stellen mit erkennbarem **Badebetrieb** außerhalb des Fahrwassers in einem Abstand von weniger als **500 Metern** von der jeweiligen Wasserlinie des Ufers eine **Höchstgeschwindigkeit** durch das Wasser von **8 Kilometern (4,3 Seemeilen)** in der Stunde nicht überschreiten.

(5) Segelsurfer und Kitesurfer müssen vor Stellen mit erkennbarem **Badebetrieb** oder gekennzeichneten **Badegebieten** im Wasser außerhalb des Fahrwassers einen Abstand von mindestens **50 Metern** von der seeseitigen **Begrenzung** des **Badegebietes** und gegenüber allen **Badenden** einhalten. Die **Geschwindigkeit** ist so anzupassen, dass eine **Gefährdung, Schädigung** oder **Behinderung** der **Badenden** ausgeschlossen ist und **Belästigungen** auf ein nach den **Umständen unvermeidbares Maß** reduziert werden.

Erläuterungen zu § 26

Zu Absatz 1:

Im Hinblick auf die von Regel 6 KVR geforderte sichere Fahrgeschwindigkeit sind ständig die Verkehrslage, die Beschaffenheit der Seeschiffahrtsstraße und die Sichtverhältnisse zu beobachten und auf ggf. erforderliche Geschwindigkeitsreduzierungen zu analysieren. Unter Verkehrslage ist die Dichte des Verkehrs und seine Zusammensetzung aus z. B. Wegerechtschiffen, manövrierfähigen und manövrierbehinderten Fahrzeugen usw. zu verstehen. Unter Beschaffenheit der Seeschiffahrtsstraße ist der Zustand der Wasserstraße zu verstehen, d. h. Breite des betonnten Fahrwassers, Tiefgang, Engstellen, Krümmungen, Befuerung.

Nr. 2:

Vgl. die Definition § 2 Abs. 1 Nr. 12 und Kennzeichnung der Fährstelle durch Schifffahrtszeichen B.1 Anlage I.

Nr. 3:

Zur Definition des manövrierunfähigen Fahrzeugs vgl. Regel 3 Buchst. f KVR; Sichtzeichen Regel 27 KVR; Sichtzeichen eines festgekommenen Fahrzeugs vgl. Regel 30 KVR, auf dem NOK Nr. 14 der Anlage II.1.

Nr. 4:

Definition § 2 Abs. 1 Nr. 4 und 5.

Nr. 5:

Definition § 2 Abs. 1 Nr. 6.

Zu Absatz 2:

Vgl. die Schifffahrtszeichen A.19 und A.24 und C.2 bis C.6 Anlage I, die von Signallichtanlagen bzw. Schallsignalanlagen zur Verkehrsregelung ausgestrahlt werden (Vorbemerkung Ziff. 1 Buchst. f und Ziff. 2 Anlage I).

Die Verpflichtung zum sofortigen Aufstoppen erfordert im Vergleich zu Absatz 1 eine geringere Geschwindigkeit.

Zu Absatz 3:

In der Praxis hat sich herausgestellt, dass eine Festlegung der Höchstgeschwindigkeit durch das Wasser (§ 26 Abs. 3) nicht auf jedem Revier praktikabel ist. So hat sich am Nord-Ostsee-Kanal gezeigt, dass die Geschwindigkeit durch das Wasser im Rahmen von Geschwindigkeitskontrollen nicht in einer den Beweisforderungen der Gerichte genügenden, eindeutigen Art und Weise festgestellt werden konnte. Da die Geschwindigkeit durch das Wasser wegen der (unterschiedlichen) Strömungen am Nord-Ostsee-Kanal nicht mit der Geschwindigkeit über Grund gleichgesetzt werden kann, befanden sich die Verfolgungsbehörden in erheblichen Beweisschwierigkeiten. Durch die Sonderregelung für den Nord-Ostsee-Kanal wird klargestellt, dass für Geschwindigkeitsüberschreitungen die »Fahrt über Grund« maßgebend ist, während für die übrigen Reviere (Tidegewässer) die »Fahrt durch das Wasser« das entscheidende Kriterium ist.

Vgl. auch die Schifffahrtszeichen A.3 und A.4 Anlage I zur Festlegung einer Geschwindigkeitsbeschränkung.

Zu Absatz 4:

Die Sicherheit des Badebetriebs gebietet, dass motorisierte Fahrzeuge, insbesondere Sportboote, nur mit geringer Geschwindigkeit in einem Abstand von