

UBI Teilnehmerunterlage der FVT

Teilnehmerbroschüre AV 721 Binnenschifffahrtfunk (UBI)





WICHTIG!

Diese PDF-Datei ist sowohl zur elektronischen Nutzung als auch zum Erstellen von doppelseitigen Ausdrucken bzw. für den Broschürendruck optimiert.

Die PDF-Datei ist so voreingestellt, dass sie für die **elektronische Nutzung** automatisch in der **Zweiseitenansicht mit Deckblatt** geöffnet wird. Dies ist daran zu erkennen, dass das Deckblatt als Einzelseite dargestellt wird und alle folgenden Seiten als Doppelseite.

UBI Teilnehmerunterlage der FVT

TEILNEHMERBROSCHÜRE der DLRG

AV 721

Binnenschifffahrtsfunk (UBI)

1. AUFLAGE - STAND Februar 2019

Impressum

Herausgeber

Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e. V. - Präsidium

Im Niedernfeld 1-3, 31542 Bad Nenndorf

Die in dieser Broschüre veröffentlichten Texte sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte sind vorbehalten. Kein Teil dieser Ausgabe darf ohne schriftliche Genehmigung des Präsidiums der DLRG, Bad Nenndorf, in irgendeiner Form - durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere Verfahren - reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertragen werden. Auch die Rechte der Wiedergabe durch Vortrag, Funk-/Fernsehsendung, im Magnettonverfahren oder auf ähnlichem Weg bleiben vorbehalten.

Jede im Bereich eines gewerblichen Unternehmens hergestellte oder benutzte Kopie dient gewerblichen Zwecken und verpflichtet zu Schadensersatz, der gerichtlich festzustellen ist. Ein Nachdruck ist - auch auszugsweise - nur mit Genehmigung des Präsidiums der DLRG, Bad Nenndorf, gestattet.

Der Ausdruck für organisationsinterne, ausschließlich zu Zwecken der Aus- und Fortbildung von Einsatzkräften in Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) ist für die Organisationen erlaubt, wenn deren Ausbildung keinen Profit erzielt.

Bezugsquelle

DLRG-Materialstelle
Im Niedernfeld 1-3
31542 Bad Nenndorf
Tel.: 05723/955600
Fax: 05723/955699

Dokumenten-Download
www.dlrg.net (ISC)

Bestell-Nr. 14708119

Anmerkungen und Kritik bitte an:

iuk@dlrg.de

Cover

Kartenmaterial/Inland-ENC: Fachstelle für Geoinformationen Süd beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Regensburg

Bildmaterial und -gestaltung: Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken

Gesamtlayout: DLRG Bundesverband - Einsatz - Fachbereich IuK

Hinweis

Wenn in der vorliegenden Teilnehmerbroschüre nur die männliche oder weibliche Form Verwendung findet, so dient dies ausschließlich der Lesbarkeit und Einfachheit. Es sind stets Personen des jeweils anderen Geschlechts mit einbezogen, sofern nicht ausdrücklich anders erwähnt.

Ältere Versionen dieser Teilnehmerbroschüre verlieren mit der Veröffentlichung dieser Auflage ihre Gültigkeit.

Literatur/Quellen

- Peter Herrmann / Ralf Weiler (2017): Ausbildungsunterlage UBI, Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken, Koblenz
- Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk)
- Telekommunikationsgesetz (TKG)
- Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk (RAINWAT)
- Handbuch Binnenschiffahrtfunk - Allgemeiner Teil
- Handbuch Binnenschiffahrtfunk - Regionaler Teil Deutschland
- Binnenschiffahrt-Sprechfunkverordnung (BinSchSprFunkV)
- Binnenschiffahrts-Straßenordnung (BinSchStrO)

Vorwort

„Rettung und Schutz bedürfen der klaren Kommunikation aller Beteiligten untereinander“

Dieses Zitat umschreibt ganz gut den Inhalt und das Ziel dieser Schulungsunterlage. Thema ist der Funkverkehr auf Binnenwasserstraßen.

Diese Schulungsunterlage ist aus dem Umstand entstanden, dass es viele mehr oder weniger gute Lehrbücher zum Thema „Funk auf Binnenschiffahrtsstraßen“ auf dem Büchermarkt gibt, aber keines den klar umrissenen Anforderungsprofilen genügt, die wir an eine solche Schulungsunterlage stellen.

Wir, das sind zum einen die Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG) und die Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (FVT).

Beide Organisationen verfolgen ein gemeinsames Ziel, nämlich die Sicherheit auf dem Wasser zu erhöhen und Leben zu schützen, was zu der Kooperation bei der Erstellung dieser Schulungsunterlage geführt hat.

Die DLRG und FVT haben dieses Werk für alle WSV´ler und BOS´ler erstellt, die sich auf den Erwerb des UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk (kurz UBI-Zeugnis) vorbereiten wollen.

Es kommen die aktuellsten Rechtsgrundlagen und fachlichen Hintergrundinformationen zur Anwendung und das Werk unterliegt einem ständigen Verbesserungsprozess.

Es gebührt allen jenen Dank auszusprechen, die sich über Grenzen der eigenen Aufgaben hinaus dazu bereit erklärt haben, Ihren Beitrag zu diesem Werk geleistet zu haben und dies auch weiterhin leisten.

Koblenz, den 22.07.2018

Ralf Weiler

Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken

Gerd Hoschek

Bundesbeauftragter IuK der DLRG

Autoren

- Ralf Weiler (FVT Koblenz)
- Peter Herrmann (FVT Koblenz)
- Björn Nicklaus (DLRG)
- Gerd Hoschek (DLRG)
- Thomas Nordhoff (DLRG)
- René Toller (DLRG)
- Stefanie Zimmermann (DLRG)
- Brigitte Kaßner-Meyer (WSV)
- Stephanie Meyer (freie Mitarbeiterin)
- Florian Sommer (WSV)
- Bernd Storchmeier (WSV)

Inhaltsverzeichnis

Impressum	1
Hinweis	2
Literatur/Quellen	2
Vorwort	3
Autoren	4
Inhaltsverzeichnis	5
AUSBILDUNGSINHALT	7
1.1 Einstieg - Kommunikationsübung	7
1.1.1 Prüfungsablauf	8
1.1.2 Lernhilfe Prüfungsfragen	9
1.2 Rechtliche Grundlagen	10
1.2.1 „Recht entsteht aufgrund von Ereignissen“	10
1.2.2 Wozu dient der Binnenschiffahrtfunk?.....	10
1.2.3 Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk)	11
1.2.4 Telekommunikationsgesetz (TKG)	12
1.2.5 Regionale Vereinbarungen über den Binnenschiffahrtfunk / Regional Arrangement on the Radiocommunication Service for Inland Waterways (RAINWAT)	13
1.2.6 Handbuch Binnenschiffahrtfunk - Allgemeiner Teil.....	14
1.2.7 Handbuch Binnenschiffahrtfunk - Regionaler Teil Deutschland	15
1.2.8 Binnenschiffahrt-Sprechfunkverordnung (BinSchSprFunkV)	17
1.2.9 Genehmigung zum Betreiben einer Schiffsfunkstelle	17
1.2.10 ATIS-Code	18
1.2.11 Funktagebuch	18
1.3 Grundlagen	19
1.3.1 Verkehrsarten	20
1.3.2 Verkehrskreise und Kanäle	21
1.3.2.1 Verkehrskreis Schiff - Schiff.....	21
1.3.2.2 Verkehrskreis Nautische Information (NIF)	21
1.3.2.3 Verkehrskreis Schiff - Hafenbehörde	21
1.3.2.4 Verkehrskreis Funkverkehr an Bord	22
1.3.3 Frequenzen und Kanäle im Binnenschiffahrtfunk.....	22
1.3.4 Ausrüstungspflicht	23

1.4 Verkehrsabwicklung	24
1.4.1 Allgemeine Gesprächsabwicklung.....	26
1.4.2 Hinweise für das Abgeben und Empfangen von Meldungen	28
1.4.3 Rangfolge der Funkgespräche (NDSR)	29
1.4.4 Routine und Gespräche sozialer Art	30
1.4.5 Sicherheitsmeldung	32
1.4.6 Dringlichkeitsmeldung	33
1.4.7 Notverkehr	34
1.4.7.1 Notverkehr - Einleitung des Notverkehrs	35
1.4.7.2 Notverkehr - Bestätigung des Empfangs.....	36
1.4.7.3 Notverkehr - Jede weitere Kommunikation innerhalb des Notverkehrs	37
1.4.7.4 Notverkehr - Funkstille gebieten	38
1.4.7.5 Notverkehr - Beenden des Notverkehrs.....	39
1.4.7.6 Notverkehr - Aussendung einer Notmeldung für jemanden Dritten.....	40
1.5 Übungsmeldungen zur Aufnahme und Abgabe	42
1.6 Gerätekunde	47
1.6.1 Prinzipieller Funkgeräteaufbau.....	47
1.6.2 Kombigeräte Binnenschiffahrtfunk & Seefunk.....	49
1.6.3 Bedienelemente des Funkgerätes	50
1.6.3.1 ICOM IC-M323/ IC-M423.....	52
1.6.3.2 ICOM IC-M503.....	53
1.6.3.3 ICOM IC-M505.....	54
1.7 Praxis	55
1.7.1 Beispielsituation Routineverkehr	55
1.7.2 Beispielsituation Dringlichkeitsverkehr	56
1.7.3 Beispielsituation Sicherheitsverkehr	57
1.7.4 Beispielsituation Notverkehr	58
1.8 Raum für eigene Notizen	60
LERNERFOLGSKONTROLLE	63
ANLAGEN	64
2.1 Glossar	64
2.2 Schiffstypen (Auszug)	68
2.3 Übersicht Kanäle und deren Zuordnung	69
2.4 Tabellarische Übersicht (Sprechfunktafel) Verkehrsabwicklung	70
2.5 Buchstabieralphabet	72

AUSBILDUNGSGEHALT

1.1 Einstieg - Kommunikationsübung

Die gesamte Kommunikation eines Menschen erfolgt sowohl verbal als auch nonverbal.

In der Regel sind 20% der Kommunikation verbal und 80% nonverbal.

Dies führt dazu, dass im Funkwesen 80% unserer Kommunikationsmöglichkeiten nicht vorhanden sind. Dies erschwert den Funkverkehr.

So können zum Beispiel ironisch verfasste Nachrichten nicht als solche erkannt werden, da sowohl die dazu gehörende Mimik als auch die Betonung schlecht übertragen wird.

Diese Erkenntnis bedeutet für den Funker, dass ironische und scherzhafte Bemerkungen zu unterlassen sind.

Hinzu kommen im praktischen Funkverkehr Sprachmissverständnisse durch Teilnehmer mit unterschiedlichen Muttersprachen oder Organisationshintergründen.

Der Binnenschiffahrtfunk ist ein internationaler Funkdienst und die Beteiligten müssen sich auf die Sprache des Landes einstellen, in dem sie sich gerade befinden. Das geht in der Regel nur mit „einer Handvoll“ Phrasen und eng festgelegten Abläufen im Funkverkehr.

Das in der Praxis manchmal eingeschliffene scheinbar coole Verhalten, die vorgegebenen Anrufverfahren nicht zu nutzen, sie zu verdrehen oder durch lockere Wortkreationen aufheitern zu wollen, kann von Nicht-Muttersprachlern nicht sicher verstanden und gedeutet werden.



Wir bewegen uns in einem Sicherheitsfunkdienst. Von der sicheren Übermittlung der Informationen und Nachrichten hängt die Leichtigkeit des Verkehrs, die Schadensfreiheit von Gütern mit hohem Wert und manchmal auch ein Menschenleben ab.

Das lockere „ich steh über den Dingen“ oder „in der Praxis läuft alles anders“ lassen wir also bitte in der Kneipe, am Stammtisch oder in persönlichen Kaffeerunden unter Kollegen.

Richtige Profis versuchen Leben zu retten, nicht zu gefährden.

Quellen/Nachweise

keine

1.1.1 Prüfungsablauf

Personalienfeststellung des Bewerbers

Die Feststellung der Personalien des Bewerbers erfolgt bei Prüfungsbeginn durch die Vorlage des Personalausweises oder des Reisepasses.

Theoretischer Teil

Jeder Teilnehmer erhält einen amtlichen Fragebogen mit 22 Fragen, für dessen Beantwortung 60 Minuten Zeit zur Verfügung stehen. Es ist immer nur eine Antwort richtig.

Der theoretische Teil gilt als bestanden, wenn mindestens 17 von 22 möglichen Punkten erreicht wurden.

Textaufnahme/Textabgabe

Hier müssen die Teilnehmer durch die Aufnahme und Abgabe eines Textes nachweisen, dass sie in der Lage sind, die internationale Buchstabiertafel anzuwenden. Es gilt, buchstabierte Ortslagen oder schwer verständliche Namen richtig notieren zu können. Dazu wird ein Prüfer einen kurzen Text vorlesen, bei dem die ausgesuchten Wörter entsprechend buchstabiert werden. Diese Wörter müssen fehlerfrei notiert werden können.

Bei der Textabgabe verhält es sich genau umgekehrt. Sie müssen nun dem Prüfer einen Text unter Anwendung der Buchstabiertafel fehlerfrei diktieren.

Praktische Anwendung

Der Teilnehmer erhält einen schriftlichen Sachverhalt, der eine bestimmte Situation schildert. Nun muss aufgrund der beschriebenen Situation eine entsprechende Meldung am Gerät abgesetzt werden und somit der nötige Funkverkehr eingeleitet, geführt und ggf. beendet werden. Darüber hinaus sollte der Teilnehmer in der Lage sein, wesentliche Bestandteile/Schaltungen aus dem Bereich der Gerätekunde an der Funkanlage zu benennen und praktisch anzuwenden. Es können bis zu 3 Sachverhalte vorgegeben werden, bei denen u.a. auch der Umgang mit dem Handbuch Binnenschiffahrtfunk – Regionaler Teil enthalten sein kann. Für die Abarbeitung stehen jeweils max. 5 Minuten Zeit zur Verfügung, also insgesamt nicht länger als 15 Minuten.

Spezifische Abfrage

Gilt nur für Bediener ortsfester Funkanlagen der WSV, wie z. B. Schichtleiter, sowie Benutzer von Handsprechfunkgeräten im Binnenschiffahrtfunk mit strom- und schiffahrtspolizeilichen Aufgaben: Im Rahmen der praktischen Anwendung bekommt dieser Personenkreis nochmals einige ausgesuchte Fragen über die Besonderheiten der Bedienung einer solchen Funkanlage gestellt, sowie Fragen zur Funkverkehrsabwicklung in Bezug auf die damit einhergehenden besonderen Befugnisse und Möglichkeiten. Dieser Prüfungsteil kann aber auch gesondert abgeprüft werden. Dies liegt im Ermessen der Prüfungskommission.

Quellen/Nachweise

Binnenschiffahrt-Sprechfunkverordnung (BinSchSprFunkV), FVT

1.1.2 Lernhilfe Prüfungsfragen

Zur Vorbereitung auf die theoretische Prüfung (Fragebogen) steht unter <http://www.dlrg.de/iuk> -> Prüfungsfragenquiz ein entsprechendes Quiz zur Verfügung. Für mobile Endgeräte steht das Quiz für IOS über die kostenfreie „DLRG-Info-App“ und für Android in der „DLRG-Prüfungsfragenquiz“-App allen Organisationen und Behörden zur Verfügung.

Schnellzugriff:

Browser:



IOS:



Android:



Quellen/Nachweise

www.dlrg.de/iuk

1.2 Rechtliche Grundlagen

1.2.1 „Recht entsteht aufgrund von Ereignissen“

Das Vorschriften- und Rechtssystem der Bundesrepublik Deutschland unterliegt einem ständigen Wandel. Diese werden den aktuellen Umständen angeglichen. Als ein besonders tragisches Beispiel sei hier der Brand der Lüneburger Heide 1975 genannt.

Am 08. August 1975 geriet ein Flächenbrand in der Nähe der Ortschaft Stüde außer Kontrolle und führte in den trockenen Sommermonaten zu der größten Brandkatastrophe der Bundesrepublik. Über 8000 Hektar Wald-, Moor- und Heideland wurden in der Lüneburger Heide und im Wendland zerstört.

Zur Bekämpfung des Brandes wurden insgesamt 15.000 Feuerwehrleute mit 3.800 Fahrzeugen, 11.000 Bundeswehrsoldaten mit geländegängigen Fahrzeugen sowie drei Löschflugzeuge eingesetzt.

Letztendlich starben sieben Feuerwehrleute unter anderen deswegen, weil Feuerwehren vor dieser Katastrophe nur Wenigkanal-Funkgeräte (SEM 37/47/57) nutzten. Dadurch kam es bei einem Einsatz zu Verständigungsproblemen, da die zur überörtlichen Löschhilfe angerückten Einsatzkräfte nur ihren jeweiligen Funkkanal der Heimat schalten konnten, nicht aber den Funkkanal am Einsatzort. Infolgedessen verbrannten mehrere Löschzüge, da sie nicht um Verstärkung rufen konnten. Nach diesem Einsatz wurde die Verwendung von Vielkanal-Funkgeräten (FuG-7/8) zur Vorschrift und die technische Richtlinie BOS (TR-BOS) wurde verfasst.

Quellen/Nachweise

<http://www.dlrg.de/iuk>
<http://www.ndr.de/geschichte/chronologie/siebzigerjahre/heidebrand2.html>

1.2.2 Wozu dient der Binnenschiffahrtfunk?

Im Funkdienst des Binnenschiffahrtsfunks dient die UKW-Funkanlage in erster Linie dem Austausch von Nachrichten, die sich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder die Sicherheit von Schiffen beziehen.

Die Anlage soll dabei so eingesetzt werden, dass Störungen technischer Art, aber auch Störungen bei der Abwicklung des Funkverkehrs vermieden werden.

Dazu müssen die entsprechenden rechtlichen Grundlagen unbedingt eingehalten werden.

Quellen/Nachweise

keine

1.2.3 Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk)

Durch den Zusammenschluss fast aller Staaten der Welt in der Internationalen Fernmeldeunion (ITU/UIT) konnte als Anhang der Konstitution und Konvention der ITU die Radio Regulations (RR) oder auch Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk) weltweit umgesetzt werden.

Die Radio Regulations enthalten Vorschriften über die reibungslose Abwicklung im internationalen Funkdienst. Unter anderem wird dort der mobile Seefunkdienst geregelt. Der Binnenschiffahrtfunk nutzt hieraus die Vorgaben des mobilen Seefunkdienstes. Zweck dieser Vorschriften ist es, in erster Linie Störungen zu vermeiden und damit einen reibungslosen Nachrichtenaustausch zu ermöglichen.

Im Einzelnen werden u.a. geregelt: Gesprächsverfahren für Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr, Anforderung an die zu verwendenden Geräte, Begriffsbestimmungen, etc.

Insbesondere die Abwicklung von Gesprächen gem. den internationalen Rechtsvorschriften ist wesentlicher Bestandteil dieser Ausbildung.

Fast alle diese internationalen Vorschriften sind in nationales (deutsches) Recht überführt und durch die VO Funk umgesetzt worden. Für den Bereich zur Wahrnehmung des Funkdienstes an ortsfesten Funkstellen ist z. B. der Artikel 48 VO Funk die maßgebliche Rechtsvorschrift. In diesem Artikel verpflichten sich die jeweiligen Länderverwaltungen sicherzustellen, dass der reibungslose Betrieb der ortsfesten Funkstellen im Hinblick auf die Qualifikation des Bedienpersonals gewährleistet ist.

Da die Binnenschiffahrt auch auf Seeschiffahrtsstraßen verkehrt, wurden die Vorschriften des internationalen UKW-Seefunkdienstes (in der VO Funk geregelt) soweit als möglich übernommen.

In der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk (RAINWAT) wird u.a. die gegenseitige Anerkennung der jeweiligen Funkzeugnisse geregelt.

In Deutschland wird immer noch der Begriff VO Funk genutzt, gemeint sind jedoch die Radio Regulations (RR) in der jeweils aktuellen Fassung. Diese weichen mittlerweile in einigen Punkten erheblich von der letzten deutschsprachigen Variante ab.

Quellen/Nachweise

Radio Regulations (RR)

1.2.4 Telekommunikationsgesetz (TKG)

Nach dem Telekommunikationsgesetz übt der Bund die Telekommunikationshoheit in der Bundesrepublik Deutschland aus. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) als beauftragte Behörde des Bundes erlässt in diesem Zusammenhang Anordnungen über den Betrieb von Funkanlagen.

Das Telekommunikationsgesetz (TKG) regelt u.a.:

- Vor Ort wird dieses Hoheitsrecht durch die Außenstellen der BNetzA überwacht.
- Bedienstete der Bundesnetzagentur sind zur Aufklärung von Funkstörungen berechtigt, die Funkanlagen zu überprüfen. Ihnen ist Zutritt zu gewähren, ebenso sind alle notwendigen Auskünfte zu erteilen.
- Ein Verstoß gegen das Fernmeldegeheimnis hat strafrechtliche Konsequenzen.
- Bei Verstößen kann jederzeit die Einstellung des Betriebs angeordnet werden.
- Eine Befreiung von der Schweigepflicht gegenüber einem Funker kann nur ein Richter anordnen (keine Polizei/keine Staatsanwaltschaft).

Die Erteilung und der Entzug von Befähigungen zum Betreiben von ortsfesten Funkstellen im Binnenbereich gemäß Artikel 48 VO Funk ist auf die Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT) übertragen worden.

Die WSV betreibt und unterhält die ortsfesten Funkstellen im Binnenschiffahrtfunk grundsätzlich eigenverantwortlich.

Aus funktechnischer Sicht werden diese seitens der FVT betreut bzw. bekommen die Freigabe auf bestimmten Frequenzen zu senden, um den Betrieb sicherzustellen. Die gesamte Maßnahme erfolgt in Abstimmung mit der BNetzA.

Für alle anderen am Binnenschiffahrtfunk teilnehmenden Funkstellen (z. B. Schiffsfunkstellen) gilt Folgendes:

Um eine Funkanlage betreiben zu dürfen, ist eine förmliche Nummernzuteilungsurkunde erforderlich. Die Ausstellung einer Nummernzuteilungsurkunde ist an bestimmte Bedingungen und Auflagen (Nebenbestimmungen) gebunden.

Die Urkunde wird auf Antrag ausgestellt und ist bei der Funkanlage vorzuhalten (bei Schiffen an Bord).

Quellen/Nachweise

Telekommunikationsgesetz (TKG)
Elektromagnetische-Verträglichkeit-Gesetz (EMVG) § 27 und § 28

1.2.5 Regionale Vereinbarungen über den Binnenschiffahrtfunk / Regional Arrangement on the Radiocommunication Service for Inland Waterways (RAINWAT)

In dieser Vereinbarung verpflichteten sich die unterzeichnenden Länderverwaltungen dazu, bestimmte Standards einzuhalten, z. B. im Hinblick auf die Nutzung der Frequenzen/Kanäle und deren Zuordnung zu den einzelnen Verkehrskreisen sowie die Anforderungen an die Funkanlagen.

Hierdurch werden einheitliche Regeln beim grenzüberschreitenden Binnenschiffahrtfunk festgelegt und die gegenseitige Anerkennung von Sprechfunkzeugnissen gewährleistet.

Funkgeräte im Binnenschiffahrtfunk müssen den Vorschriften der regionalen Vereinbarung entsprechen. Die regionale Vereinbarung wird in den Polizeiverordnungen (BinSchStrO, Rhein-, Mosel- und Donauschiffahrtspolizeiverordnung) umgesetzt. In diesen ist auch die Funkbenutzungspflicht für bestimmte Bereiche der Binnenwasserstraßen geregelt.

Unterzeichnerstaaten:

- Bundesrepublik Deutschland
- Österreich
- Belgien
- Bulgarien
- Kroatien
- Tschechien
- Frankreich
- Ungarn
- Luxemburg
- Moldawien
- Montenegro
- Niederlande
- Polen
- Rumänien
- Serbien
- Slowakische Republik
- Schweiz



Abbildung: Unterzeichnerstaaten Regionale Vereinbarung (rot) 2016

Quellen/Nachweise

Regionale Vereinbarungen über den Binnenschiffahrtfunk (RAINWAT 10/2016)

1.2.6 Handbuch Binnenschiffahrtfunk - Allgemeiner Teil

In diesem Werk, herausgegeben durch die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR, mit Sitz in Straßburg) und der Donaukommission (DK, mit Sitz in Budapest), werden die allgemein verbindlichen Regelungen letztlich für die am Funkverkehr teilnehmenden Funkstellen zusammengefasst.

Das Handbuch Binnenschiffahrtfunk, Allgemeiner Teil, führt neben den Vorschriften zur Gesprächsabwicklung die Funkkanäle der internationalen Wasserstraßen (Rhein, Donau und Mosel) auf, die eine Schiffsfunkstelle zu beachten bzw. zu schalten hat.



Hinweis

Für eine Schiffsfunkstelle sind die Handbücher Allgemeiner Teil und das jeweilige Handbuch Regionaler Teil, in der jeweils aktuellen Fassung an Bord mitzuführen.

Dies ist sowohl in Papierform als auch elektronisch möglich.

Aktuelle Versionen der Handbücher gibt es im Downloadbereich der FVT (www.fvt.wsv.de) oder beim Binnenschiffahrtsverlag Duisburg.

Quellen/Nachweise

Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO)
Handbuch Binnenschiffahrtfunk

1.2.7 Handbuch Binnenschiffahrtfunk - Regionaler Teil Deutschland

Darüber hinaus werden auf Binnenwasserstraßen der Länder jeweils sog. Regionale Teile des Handbuchs herausgegeben. Für den Regionalen Teil Deutschland und Österreich ist die FVT die zuständige Stelle zur Veröffentlichung dieses Werkes. Hier sind alle nationalen Wasserstraßen (Bundeswasserstraßen nach Art. 89 in Verbindung mit Art. 87 GG) der WSV mit den jeweiligen Funkkanälen aufgeführt, sofern ein entsprechender Dienst angeboten wird.

Die den jeweiligen Landfunkstellen zugewiesenen Funkkanäle und Rufnamen (Schleusen, Revierzentralen, Häfen) sind in diesem Handbuch zu finden.

Als Binnenwasserstraßen gelten im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland die Zonen 3 und 4 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung.

Zone 1:

Seeschiffahrtsstraße – in dieser Zone dürfen auch Binnenschiffsfunkanlagen benutzt werden.

Zone 2:

Seeschiffahrtsstraße – in dieser Zone dürfen auch Binnenschiffsfunkanlagen benutzt werden.

Zone 3:

Donau: von Kelheim (km 2.424,72) bis zur deutsch-österreichischen Grenze

Rhein: von der deutsch-schweizerischen Grenze bis zur deutsch-niederländischen Grenze

Elbe von der Einmündung des Elbe-Seiten-Kanals bis zur unteren Grenze des Hamburger Hafens

Müritz: gesamt

Zone 4:

Alle Binnenwasserstraßen, außer der Zonen 1, 2 und 3

Eine ausführliche Beschreibung der Zonen ist unter www.fvt.wsv.de zu finden.

BUNDESWASSERSTRASSEN

- Einteilung in Zonen nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung



Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Januar 2014, Karte W 162 x
 Kartographie: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg, zur Verfügung gestellt gemäß GeoNutzV
 Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.

- | | |
|---|--|
| <p>Geltungsbereich der BinSchUO:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone 1 Zone 2-See Zone 2-Binnen Zone 3 Zone 3, Rhein Zone 4 | <p>Grenzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ----- Staatsgrenze Seewärtiger Bereich des deutschen Hoheitsgebietes |
|---|--|

Abbildung: Darstellung der Bundeswasserstraßen

Quellen/Nachweise

Handbuch Binnenschiffahrtfunk – Regionaler Teil Deutschland; BMVI Karte W162x



1.2.8 Binnenschiffahrt-Sprechfunkverordnung (BinSchSprFunkV)

Die Binnenschiffahrt-Sprechfunkverordnung (BinSchSprFunkV) regelt u.a. die Funkzeugnispflicht, Prüfungsbestimmungen und die Verkehrskreise im Binnenschiffahrtfunk.

Mit der Ablegung einer Prüfung wird nachgewiesen, dass der Betreiber die wichtigsten Regeln hinsichtlich der Abwicklung dieses Funkdienstes kennt und sich im Notfall richtig verhalten kann.

Quellen/Nachweise

Binnenschiffahrt-Sprechfunkverordnung (BinSchSprFunkV)

1.2.9 Genehmigung zum Betreiben einer Schiffsfunkstelle

Die Frequenzen für den Binnenschiffahrtfunk sind allgemein zugeteilt. Eine Auflage der allgemeinen Zuteilung ist die Zuteilung einer Nummer durch die Bundesnetzagentur (BNetzA), die auf Antrag erteilt wird (Nummernzuteilung).

Mit dem Antrag auf Zuteilung von Nummern des mobilen See- und Binnenschiffahrtfunks erhält die Schiffsfunkstelle ihr Rufzeichen und die ATIS-Kennung.

Das Rufzeichen (engl. call sign) ist eindeutig für jede Schiffsfunkstelle. Für Schiffe, die im Schiffsregister eingetragen sind, besteht das Rufzeichen in Deutschland aus 4 Buchstaben oder aus 4 Buchstaben und einer Zahl (wenn über 15 m).

Die Rufzeichen beginnen jeweils mit dem Landeskenner (die ersten drei Zeichen), welche von der ITU festgelegt worden sind und in der „List of Ship Stations“ veröffentlicht werden.

Für Deutschland sind dieses die Buchstabenreihen DAA-DRZ und Y2A-Y9Z (alte DDR-Kenner werden nicht mehr vergeben).

*Beispiel: Rufzeichen eines Schiffes, das im Schiffsregister eingetragen ist:
DRLF, DLAL, DCDG2.*

Alle anderen Schiffe bekommen ihr Rufzeichen von der Bundesnetzagentur zugeteilt. Dieses besteht in Deutschland aus 2 Buchstaben gefolgt von 4 Ziffern. Der erste Buchstabe ist immer ein „D“.

*Rufzeichen eines Binnenschiffs, das nicht ins Schiffsregister eingetragen ist:
DA 5455.*



Merke

Beim Binnenschiffahrtfunk wird auf allen Verkehrskreisen beim eigenen Rufnamen auch das eigene Rufzeichen mit genannt.

Quellen/Nachweise

Allgemeinzuteilung von Frequenzen für mobile Funkanwendungen des See- und Binnenschiffahrtfunks

1.2.10 ATIS-Code

Das Automatic Transmitter Identification System (ATIS) ermöglicht durch das automatische Senden einer fest eingestellten Kennung, eine Schiffsfunkstelle zu identifizieren.



Die ATIS-Kennung wird bei jedem Loslassen der Sendetaste ausgesendet.

Die Kennung wird durch die BNetzA jeweils für die Schiffsfunkstelle einmalig bei Beantragung der Nummernzuteilungsurkunde festgelegt und vergeben.

Deutschland hat die Rufzeichenreihe DA bis DR.

Für ein Binnenschiff wird von der BNetzA beispielsweise folgendes Funkrufzeichen zugeteilt: DA 5455

Dies ergibt dann folgenden ATIS-Code: 9 211 01 5455

Dieser setzt sich zusammen aus

<i>9</i>	<i>= Binnenschiffahrt</i>
<i>211</i>	<i>= D (Länderkennung=MID)</i>
<i>01</i>	<i>= A (1.Buchstabe im Alphabet)</i>
<i>5455</i>	<i>= zugeteilte Zifferngruppe</i>

Die Länderkennung 211 oder auch 218 (Fahrzeuge der ehemaligen DDR) für die Bundesrepublik Deutschland ist im weltweiten digitalen Anrufverfahren (DSC) als MID (Maritime Identification Digit, dreistellige Senderkennung der internationalen Seefunknummer) international festgelegt.

Quellen/Nachweise

Verfügung Nr. 35/2015 (Amtsblatt 14/2015) BNetzA

1.2.11 Funktagebuch

Das Führen eines Funktagebuches wird den Bedienern der Schiffsfunkstellen erlassen.



Empfangene Notmeldungen und Dringlichkeitsmeldungen sind jedoch immer wortgetreu aufzuschreiben!

Quellen/Nachweise

Nachrichten für Seefahrer 01/2015 – Teil 4.16

1.3 Grundlagen

Der Träger der Information bei der Funkübertragung ist die elektromagnetische Welle. Zu den elektromagnetischen Wellen gehören unter anderem Radiowellen, Mikrowellen, Funkwellen – kurz gesagt, das gesamte elektromagnetische Wellenspektrum.

Der einzige Unterschied zwischen diesen Wellentypen liegt in der Anzahl der Schwingungen pro Sekunde.

Einteilung der Frequenzen

Elektromagnetische Wellen können anhand ihres Frequenzbereiches in Blöcke eingeteilt werden.

Bezeichnung	Frequenz f
Langwellen (LW)	30 - 300 kHz
Mittelwellen (MW)	300 kHz - 3 MHz
Kurzwellen (KW) engl. High Frequency (HF)	3 - 30 MHz
Ultrakurzwellen (UKW) engl. VHF (Very High Frequency)	30 - 300 MHz
UHF engl. UHF (Ultra High Frequency)	300 MHz - 3 GHz

Tabelle: Frequenzbereiche

Der Binnenschiffahrtfunk liegt im UKW-Bereich.

Funkwellenausbreitung

Die Funkwellen breiten sich von der Antenne geradlinig, quasioptisch in alle Richtungen aus.

Quellen/Nachweise

keine

1.3.1 Verkehrsarten

Simplex-Betrieb (Wechselsprechen)

Beim Simplex- oder auch Wechselsprechbetrieb kann nur abwechselnd gesendet oder empfangen werden. Es kann daher nur in Sendepausen unterbrochen werden.

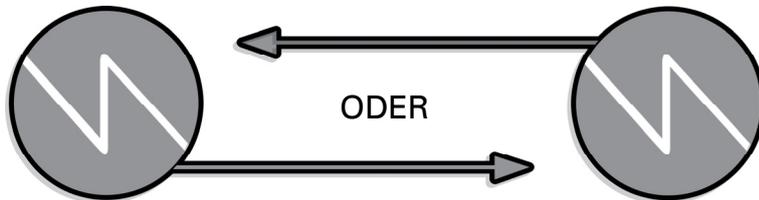


Abbildung: Simplex-Betrieb oder Wechselverkehr

Duplex-Betrieb (Gegensprechen)

Beim Duplex-Betrieb (auch Gegensprechbetrieb genannt) sendet und empfängt das Funkgerät auf zwei unterschiedlichen Frequenzen, die als Oberband- und Unterbandfrequenzen bezeichnet werden. Während das Funkgerät auf der einen Frequenz sendet, kann es gleichzeitig auf der anderen Frequenz empfangen. Es herrscht Gegensprechbetrieb, Hören und Sprechen ist gleichzeitig möglich.

Wird also von einer Schiffsfunkstelle im Verkehrskreis Nautische Information ein Notruf abgesetzt, so kann dieser Notruf von keiner anderen Schiffsfunkstelle gehört werden. Es ist daher Aufgabe der ortsfesten Funkstelle, dies den anderen Schiffsfunkstellen mitzuteilen.

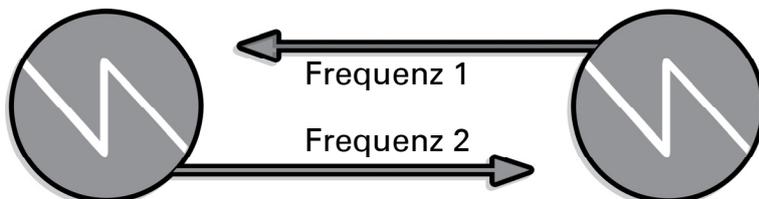


Abbildung: Duplex-Betrieb oder Gegensprechverkehr

Semi-Duplex-Betrieb (bedingtes Gegensprechen)

Die Funkgeräte senden und empfangen, wie auch beim Duplex-Betrieb, auf zwei unterschiedlichen Frequenzen, jedoch ist es technisch bei diesen Funkgeräten nicht möglich, während des Sendens auch zu empfangen. Die Funkgeräte haben einen Antennenumschalter, der die Antenne entweder mit dem Empfangs- oder dem Sendeteil verbindet. Die Umschaltung erfolgt über die Betätigung der Sprechtaaste.



Hinweis

Aussendungen einer Schiffsfunkstelle an die ortsfeste Funkstelle werden von anderen Schiffsfunkstellen nicht gehört.

Die ortsfesten Funkstellen im Binnenschiffahrtfunk im Verkehrskreis Nautische Information (NIF) arbeiten aus Gründen der Sicherheit im Duplex-Betrieb. Die mobilen Funkstellen des Binnenschiffahrtfunks, die sogenannten Schiffsfunkstellen, werden überwiegend in der Betriebsart Semi-Duplex, selten in der Betriebsart Duplex, betrieben. Dies hat insbesondere kostenmäßige Gründe:

Die Semi-Duplex-Funkanlagen sind wegen der nicht verbauten Antennenweiche (Duplexweiche) kostengünstiger und kompakter in der Bauweise.



Achtung bei Duplex-Kanälen

Bei diesen Geräten kann zwar im Empfangsbereich einer Landfunkstelle des NIF die Aussendung der Landstation gehört werden, eine Schiffsfunkstelle kann allerdings die Aussendung einer anderen Schiffsfunkstelle nicht hören.

Quellen/Nachweise

keine

1.3.2 Verkehrskreise und Kanäle

1.3.2.1 Verkehrskreis Schiff - Schiff

Kanal 10, 13, 06, 08 - Nautische Absprachen

Kanal 77, 72 - Sozialgespräche

Sendeleistung 0,5 - 1 Watt, zwangsreduziert

Simplex-Betrieb

1.3.2.2 Verkehrskreis Nautische Information (NIF)

Revierzentralen (vorzugsweise anzurufen bei: Notfällen), Schleusen

(Kanäle, siehe Handbuch Binnenschiffahrtfunk - Regionaler Teil)

Semi-Duplex-Betrieb bei den Schiffsfunkstellen

Duplex-Betrieb bei den Landfunkstellen

1.3.2.3 Verkehrskreis Schiff - Hafenbehörde

z. B. Kanal 11, 12, 14, 71, 74 und 75 - siehe Handbuch Binnenschiffahrtfunk - Regionaler Teil

Sendeleistung 0,5 - 1 Watt, zwangsreduziert

Simplex-Betrieb

1.3.2.4 Verkehrskreis Funkverkehr an Bord

Kanal 15 und 17

Sendeleistung 0,5 - 1 Watt, zwangsreduziert

Für Kleinfahrzeuge nicht erlaubt!

Simplex-Betrieb

Quellen/Nachweise

Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk

1.3.3 Frequenzen und Kanäle im Binnenschiffahrtfunk

Im Binnenschiffahrtfunk stehen eine Reihe von Frequenzen aus dem UKW-Bereich zur Verfügung (UKW/VHF bedeutet Ultrakurzwelle/Very High Frequency). Dies sind dieselben Frequenzen, die auch im Seefunkdienst zum Einsatz kommen.

Der UKW-Bereich, der sowohl für den Binnenschiffahrtfunk als auch für den Seefunkdienst benutzt wird, erstreckt sich auf einen Bereich von 156 MHz bis 162 MHz.

In diesem Bereich stehen insgesamt 55 Kanäle zur Verfügung, denen die Kanalnummern 1 bis 28 und 60 bis 88 zugeordnet wurden (Kanal 16 und 70 dürfen im Bereich des Binnenschiffahrtfunks nicht genutzt werden).

Innerhalb des Verkehrskreises Nautische Information werden nur Duplex-Kanäle aus diesem UKW-Bereich verwendet.



Tipp

Eine Tabelle mit den zur Verfügung stehenden UKW-Frequenzen/Kanälen, inklusive deren Zuordnung zu den einzelnen Verkehrskreisen, ist in Kapitel 4 hinterlegt.

Eine Beschränkung der Sendeleistung auf den Kanälen/Frequenzen des Verkehrskreises Nautische Information ist im Allgemeinen nicht vorgesehen.

Es kann bei Bedarf die volle Sendeleistung von maximal 25 Watt für den Nachrichtenaustausch zwischen den ortsfesten Funkstellen und den Schiffsfunkstellen benutzt werden.

Quellen/Nachweise

Radio Regulations (RR)

1.3.4 Ausrüstungspflicht

Alle funkausrüstungspflichtigen Wasserfahrzeuge (> 20 m) sind verpflichtet, zwei Funkanlagen an Bord zu betreiben. Hierbei ist die eine Funkanlage auf Kanal 10, Verkehrskreis Schiff - Schiff, zu betreiben und mitzuhören (Hörbereitschaft) und die andere Funkanlage auf dem für den Wasserstraßenabschnitt jeweils vorgeschriebenen Funkkanal im Verkehrskreis NIF bzw. Schiff - Hafenbehörde.

Nicht funkausrüstungspflichtige Wasserfahrzeuge können sich freiwillig mit einer Funkanlage ausrüsten. Diese ist grundsätzlich auf Kanal 10 zu betreiben und mitzuhören (Hörbereitschaft), solange nicht explizit ein anderer Kanal vorgegeben wird (z. B. im Schleusenbereich oder wenn ein Tafelzeichen dies vorgibt).

Anordnung Sprechfunk zu nutzen bzw. Kanal zu schalten durch Tafelzeichen

B.11

- a) Gebot, Sprechfunk zu benutzen
(§ 4.05 Nr. 6 BinSchStrO)



- b) Gebot, Sprechfunk auf dem angegebenen
Kanal zu benutzen
(§ 4.05 Nr. 6 BinSchStrO)
(Beispiel Kanal 11)



E.21

- Nautischer Informationsfunk
(Beispiel Kanal 20)



Abbildung: Anordnung Sprechfunk zu nutzen bzw. Kanal zu schalten durch Tafelzeichen aus dem Handbuch Binnenschiffahrtfunk – Regionaler Teil

Quellen/Nachweise

Schiffahrtspolizeiverordnung
Handbuch Binnenschiffahrtfunk - Regionaler Teil

1.4 Verkehrsabwicklung



Sprechfunk in der Binnenschiffahrt findet statt zwischen:

Landfunkstelle \leftrightarrow Schiffsfunkstelle
und
Schiffsfunkstelle \leftrightarrow Schiffsfunkstelle

Rufnamen von Schiffsfunkstellen

Der Rufname von Schiffsfunkstellen setzt sich aus dem Namen des Schiffes und seinem zugeteilten Rufzeichen zusammen.

Bsp.: DLRG Willi / DA3258; MS Otrate / DH3668

Rufnamen von ortsfesten Landfunkstellen

Bei ortsfesten Landfunkstellen ist der Rufname erst die Ortslage und dann die Einrichtung.

Bsp.: Oberwesel Revierzentrale, Koblenz Schleuse, Duisburg Hafen.

Vorbereitende Maßnahmen

Vor jeder Aussendung ist sicherzustellen, dass kein anderer Funkverkehr gestört wird. Die Bedienung der Rauschsperrung ist als vorbereitende Maßnahme notwendig. Dies ist nicht zwingend bei Notgesprächen vorgeschrieben, wird jedoch empfohlen.



Merke

Ist beim Öffnen der Rauschsperrung ein Rauschen zu hören, ist der Kanal frei. Ist nichts zu hören, ist der Kanal belegt, auch wenn kein Funkverkehr zu hören ist!



Merke

- erst hören, dann sprechen
- keine Aussendung ohne Rufnamen und Rufzeichen
- kurze und klare Mitteilungen
- keine unnötigen Aussendungen
- langsam, klar und deutlich sprechen
- mit normaler Lautstärke sprechen
- Zahlen und Rufzeichen einzeln durchgeben
- schwierige Namen nach dem internationalen Alphabet buchstabieren

Betriebsverantwortlichkeit

Verantwortlich für den Betrieb der Funkstelle, auch der ortsfesten, ist immer die Person, die den Funkdienst wahrnimmt.

Bei Schiffsfunkstellen hat diese Verantwortung immer der Schiffsführer, er bestimmt die Art der auszusendenden Sprechfunknachricht.

Aufgaben der ortsfesten Funkstelle in der Gesprächsführung

Die VO Funk weist den ortsfesten Funkstellen das Recht und die Pflicht zu, für eine ordnungsgemäße Abwicklung des Sprechfunkverkehrs zu sorgen. Aus diesem Grund sind Anweisungen die von ortsfesten Funkstellen ausgehen, zu befolgen.

So kann z. B. die ortsfeste Funkstelle „Ruhe“ gebieten (hierbei ist aber eine Zeitvorgabe für die Anweisung zu geben (*z. B. drei Minuten oder bis 10.30 Uhr*)), sie kann anweisen „verringerte Sendeleistung zu schalten“ (eine Schiffsfunkanlage kann manuell im Verkehrskreis Nautische Information mittels eines Schalters eine Sendeleistung von 25 Watt oder 1 Watt schalten), oder sie kann anweisen „eine Hörbereitschaft auf einem Kanal für eine gewisse Zeit sicherzustellen“.

Ortsfeste Funkstellen der WSV können sowohl Schleusen, Revierzentralen oder Wahrschauposten sein (neben der Begrifflichkeit ortsfeste Funkstelle auch Landfunkstelle oder Feststation genannt).

Alle wichtigen direkten Anweisungen sollten von der Schiffsfunkstelle bestätigt oder wiederholt werden.



Wichtiger Hinweis

Den Anweisungen der ortsfesten Funkstelle der WSV ist von den Schiffsfunkstellen Folge zu leisten.

Darüber hinaus gibt es noch Funkstellen von Häfen oder Brücken, die nicht von der WSV betrieben werden. Diese sind aber keine ortsfesten Funkstellen im Sinne der VO Funk. In der Regel gehören diese zum Verkehrskreis Schiff – Hafenbehörde.

Quellen/Nachweise

Radio Regulations (RR)

1.4.1 Allgemeine Gesprächsabwicklung

Für die Abwicklung der Funkgespräche im Binnenschiffahrtfunk gelten die Regeln, die in internationalen Vereinbarungen (Handbuch Binnenschiffahrtfunk Allgemeiner Teil) festgelegt sind.



Es dürfen grundsätzlich nur solche Nachrichten übermittelt werden, die sich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder die Sicherheit von Schiffen beziehen.

Allgemeiner Aufbau Funkgespräch

Funkgespräche bestehen in der Regel immer aus:

- Anruf
- Anrufantwort
- Gespräch / Nachrichtenaustausch
- Ende

Es können jedoch auch alle Elemente in einer einzigen Übertragung vorkommen.

Anruf

Mit dem Anruf wird das Funkgespräch eingeleitet. Je nach Dringlichkeitsstufe ist der Anruf etwas anders, um den Vorrang für alle Beteiligten klar zu machen. Ist der Rufname eines anderen Schiffes oder Landfunkstelle bekannt, so kann sie direkt angesprochen werden.

Es kann aber auch zu Situationen kommen, in denen alle in Funkreichweite befindlichen Funkstellen (ALL STATIONS) oder alle Funkstellen in einem bestimmten Flussbereich (ALL STATIONS NEAR MOSEL KM 123) angesprochen werden müssen/sollten.



Merke

Ein nicht beantworteter Anruf darf nach drei Minuten wiederholt werden.

Anrufantwort

Die Antwort der gerufenen Stelle auf einen Anruf ist:

- ggf. Schiffstyp der zu rufenden Funkstelle (1x)
- Name der zu rufenden Funkstelle (1x)
- die Wörter „**THIS IS**“
- ggf. Schiffstyp der eigenen Funkstelle (1x)
- Name der eigenen Funkstelle (1x)
- eigenes Rufzeichen (1x)
- „**BITTE KOMMEN**“

Schiffstypen können z. B. sein: Sportboot (SB), Motorrettungsboot (MRB), Tankmotorschiff (TMS), usw.

Gespräch/Nachrichtenaustausch

Nach Herstellung der Verbindung wird die Nachricht ausgetauscht. Zu Beginn wird dabei immer wieder einmal die Anrufantwort vorangestellt.

Beispiel:

Motorrettungsboot Adler
THIS IS
Motorrettungsboot Pelikan / DA1234
wechseln Sie auf Kanal 72
BITTE KOMMEN.

Motorrettungsboot Pelikan
THIS IS
Motorrettungsboot Adler / DA5678
Verstanden
ENDE

Gesprächsende

Ein Funkgespräch wird immer mit „**ENDE**“ abgeschlossen. So wissen alle, dass der Kanal wieder frei ist.

Quellen/Nachweise

Radio Regulations, Handbuch Binnenschiffahrtfunk

1.4.2 Hinweise für das Abgeben und Empfangen von Meldungen

Grundsätzlich soll das internationale Buchstabieralphabet bei Verständigungsschwierigkeiten zur Anwendung gebracht werden. Insbesondere bei Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr ist die lückenlose und fehlerfreie Verständigung notwendig.

Für die Übermittlung gelten grundsätzlich die internationalen Vorschriften der VO Funk.

Zu übermittelnder Begriff	Übermittlung	Wiederholung (Empfehlung)
Schiffsnamen z. B.: TRITON / DC 5607	TRITON Rufzeichen (oder Delta Echo) Delta Charly 5607	ich buchstabiere: Tango Romeo India Tango Oscar November
Eigennamen, Ortsnamen, z. B. PONTOS	PONTOS	ich buchstabiere: Papa Oscar November Tango Oscar Sierra
Datum und Zeit z. B.: am 12. April 1830 UTC	am zwölften April 18 Uhr 30 UTC	ich wiederhole: eins zwei Punkt April eins acht drei null UTC
„+“ bzw. Ende der Meldung	Ende der Funkmeldung	entfällt
ggf. Stopp	stopp (nicht dafür Punkt niederschreiben) als Wort sprechen.	entfällt

Umlaute: ä, ö, ü werden ae, oe und ue buchstabiert.



Merke

Rufzeichen werden durch einen Schrägstrich vom Schiffsnamen getrennt.

Begriffe wie „Seemeilen“, „Knoten“ und „Kilometer“ können als „sm“, „kn“ und „km“ abgekürzt geschrieben werden.



Tipp

Bei der Übermittlung von Informationen im Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr rede nicht schneller als Du es selber schreiben kannst. Es kann hilfreich sein, sich beim Sprechen vorzustellen, selbst zu schreiben.

Standardredewendungen sind im Handbuch Binnenschiffahrtfunk (Regionaler Teil) zu finden und anzuwenden.

Quellen/Nachweise

Radio Regulations (RR), Handbuch Binnenschiffahrtfunk

1.4.3 Rangfolge der Funkgespräche (NDSR)

Diese Betriebsverfahren gliedern sich nach Ihrer Wichtigkeit in eine vorgeschriebene Rangfolge:

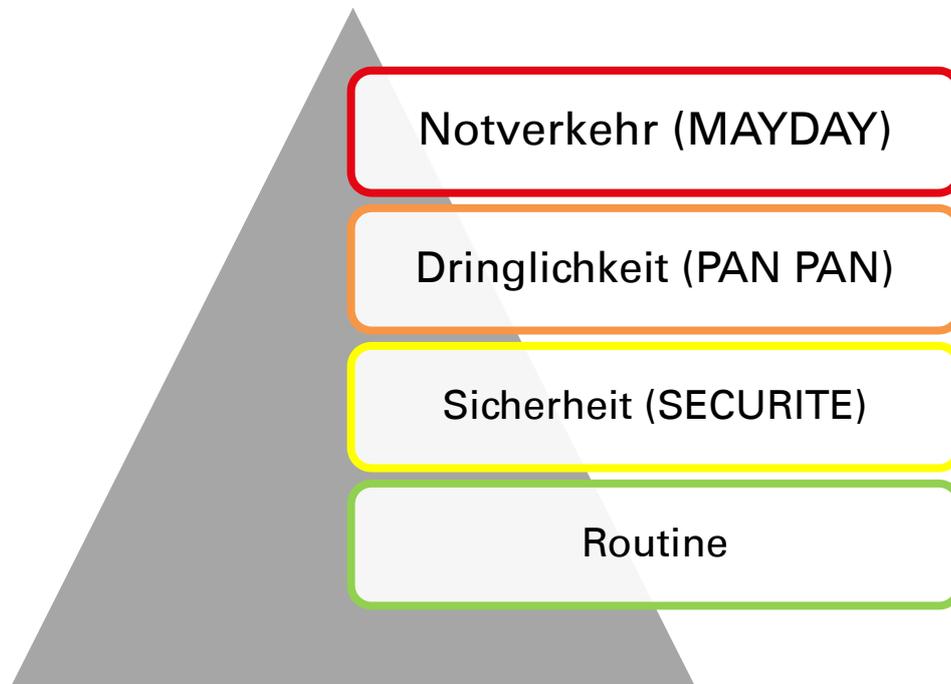


Abbildung: Rangfolge der Funkgespräche

Diese Reihenfolge Notverkehr – Dringlichkeit – Sicherheit – Routine beschreibt den Vorrang und die Pflicht, die höherwertige Kommunikation nicht zu stören.

Um den Vorrang sicherzustellen, müssen die Funkstellen die vorrangigen Funkgespräche besonders ankündigen.

Quellen/Nachweise

Radio Regulations, Handbuch Binnenschiffahrtfunk - Allgemeiner Teil

1.4.4 Routine und Gespräche sozialer Art

Über den Verkehrskreis „Schiff - Schiff“, Kanal 10 (zwangsgesetzlich auf 1 Watt). Kanal 10 ist grundsätzlich nur für nautische Absprachen reserviert. Er darf allerdings für kurze Anrufverfahren benutzt werden, um sich z. B. für ein Sozialgespräch auf Kanal 72 oder 77 zu verabreden.



Merke

Sozialgespräche sind alle Gespräche, die keine nautischen Informationen/Absprachen oder Informationen zum Schutz menschlichen Lebens oder des Schiffes beinhalten (*Bsp. Verabredungen, Verkaufsgespräche usw.*).

Allgemeiner Anruf

- ggf. Schiffstyp der zu rufenden Funkstelle (1x)
- Name der zu rufenden Funkstelle (max. 3x)
- die Worte „**THIS IS**“
- ggf. Schiffstyp der eigenen Funkstelle (1x)
- Name der eigenen Funkstelle (max. 3x)
- eigenes Rufzeichen
- ggf. eigene Position
- ggf. Meldung
- „**ENDE**“ oder „**BITTE KOMMEN**“

Bei guter Verständigung wird empfohlen, diesen Anruf wie folgt abzukürzen:

Verkürzter Anruf

- ggf. Schiffstyp der zu rufenden Funkstelle (1x)
- Name der zu rufenden Funkstelle (1x)
- die Wörter „**THIS IS**“
- ggf. Schiffstyp der eigenen Funkstelle (1x)
- Name der eigenen Funkstelle (1x)
- eigenes Rufzeichen
- ggf. eigene Position
- ggf. Meldung
- „**ENDE**“ oder „**BITTE KOMMEN**“

Beispiel 1 (Name der zu rufenden Funkstelle „Sportboot WUM“):

Anruf auf Kanal 10 (1 Watt):

Sportboot WUM, WUM, WUM
THIS IS
Motorschiff ASOPOS, ASOPOS, ASOPOS
DK1123
BITTE KOMMEN

Beispiel 2 (Name der zu rufenden Funkstelle „Sportboot VAM“ – in Sichtweite):

1.) Anruf auf Kanal 10 (1 Watt):

Sportboot VAM
THIS IS
Motorschiff ASOPOS
DK1123
Bitte auf Kanal 77 schalten
ENDE

2.) Beide schalten auf Kanal 77 (1 Watt):

Sportboot VAM
THIS IS
Motorschiff ASOPOS
DK1123
Heute 20:00 Uhr Grillabend bei uns
BITTE KOMMEN

Motorschiff ASOPOS
THIS IS
Sportboot VAM
DN2234
Steht schon im Terminkalender, bis nachher
ENDE

Quellen/Nachweise

Verkehrsblatt des BMVI Nr. 11/2018 Verordnung 102

1.4.5 Sicherheitsmeldung

Als Sicherheitsmeldung wird eine Nachricht ausgesendet, die zum Beispiel eine wichtige nautische Warnnachricht oder eine wichtige Wetterwarnung enthält.

Die Sicherheitsmeldung wird mit dem Sicherheitszeichen „SECURITE“ im Anruf eingeleitet:

- **„SECURITE, SECURITE, SECURITE“**
- ggf. Schiffstyp der zu rufenden Funkstelle (1x)
- Name der zu rufenden Funkstelle (zwingend 3x)
- die Worte **„THIS IS“**
- ggf. Schiffstyp der eigenen Funkstelle (1x)
- Name der eigenen Funkstelle (zwingend 3x)
- eigenes Rufzeichen
- eigene Position
- Beschreibung des Sachverhaltes
- **„ENDE“** oder **„BITTE KOMMEN“**

Beispiel (Motorschiff ASOPOS meldet an die umliegende Schifffahrt eine in der Fahrrinne treibende Plane):

Anruf auf Kanal 10 (1 Watt):

SECURITE, SECURITE, SECURITE
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS
THIS IS
Motorschiff ASOPOS, ASOPOS, ASOPOS
DK2234
Meine Position ist Mosel km 123 bergfahrend
1 km flussabwärts treibt eine große Plane in der Fahrrinne.
ENDE

Quellen/Nachweise

Verkehrsblatt des BMVI Nr. 11/2018 Verordnung 102

1.4.6 Dringlichkeitsmeldung

Ein Dringlichkeitsgespräch liegt dann vor, wenn Nachrichten übermittelt werden sollen, die die Sicherheit der Besatzung oder des Schiffes betreffen, z. B. Krankheiten, die keine Lebensgefahr bedeuten, oder Schäden an Fahrzeugen, ohne dass davon eine unmittelbare Gefahr ausgeht (*z. B. Festfahmung ohne Austritt von Ladung*).

Vorzugsweise sollte das Dringlichkeitsgespräch im Verkehrskreis Nautische Information ausgesendet werden.

Das Dringlichkeitsgespräch wird mit dem Dringlichkeitszeichen „PAN PAN“ eingeleitet:

- „**PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN**“
- ggf. Schiffstyp der zu rufenden Funkstelle (1x)
- Name der zu rufenden Funkstelle (zwingend 3x)
- die Worte „**THIS IS**“
- ggf. Schiffstyp der eigenen Funkstelle (1x)
- Name der eigenen Funkstelle (zwingend 3x)
- eigenes Rufzeichen
- eigene Position
- Beschreibung des Dringlichkeitsfalles bzw. erbetene Hilfe
- „**BITTE KOMMEN**“

Beispiel (Sportboot „WUM“ benötigt Schlepphilfe):

Anruf auf Kanal 10 (1 Watt):

PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS
THIS IS
Sportboot WUM, WUM, WUM
DA5455
Sind Höhe Cochem auf Grund gelaufen, benötigen dringend Schlepphilfe
BITTE KOMMEN

Quellen/Nachweise

Verkehrsblatt des BMVI Nr. 11/2018 Verordnung 102

1.4.7 Notverkehr

Ein Notverkehr liegt dann vor, wenn eine unmittelbare Gefährdung von Mensch oder Schiff gegeben ist. Dies gilt auch für die Gefahrenabwehr an Land.



Not kennt kein Gebot

Kein Gesetz, keine Vorschrift darf jemanden daran hindern, Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben und zur Abwehr von Gefahren durchzuführen.

Zur Einleitung von Rettungsmaßnahmen ist vorzugsweise die zuständige Landfunkstelle anzusprechen.

Die Schiffsfunkstelle in Not kann situationsbedingt auch auf dem Kanal 10 des Verkehrskreises Schiff - Schiff die Schifffahrt informieren und sollte anschließend auch die zuständige Landfunkstelle ansprechen.



Während eines Notgesprächs müssen alle unbeteiligten Funkstellen Funkstille wahren!

Der Notverkehr besteht dabei aus 4 Phasen:

- Einleitung des Notverkehrs
- Bestätigung des Empfangs des Notverkehrs
- Jede weitere Kommunikation innerhalb der Abwicklung des Notverkehrs
- Beenden des Notverkehrs

Notverkehr kann nicht nur durch den Betroffenen selbst initiiert werden, sondern auch von einer unbeteiligten Funkstelle. In diesem Fall handelt es sich um ein MAYDAY RELAY.

Quellen/Nachweise

Verkehrsblatt des BMVI Nr. 11/2018 Verordnung 102

1.4.7.1 Notverkehr - Einleitung des Notverkehrs

Die Einleitung des Notverkehrs wird aufgeteilt in den **Notanruf** und die **Notmeldung**:

Notanruf

Der Notanruf wird mit dem Notzeichen „MAYDAY“ eingeleitet:

- „**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY**“
- die Worte „**THIS IS**“
- eigener Schiffstyp
- Name der eigenen Funkstelle (zwingend 3x)
- eigenes Rufzeichen (1x)

Notmeldung

Die Notmeldung folgt direkt dem Notanruf:

- „**MAYDAY**“
- eigener Schiffstyp
- Name der eigenen Funkstelle (zwingend 1x)
- eigenes Rufzeichen (zwingend 1x)
- eigene Position
- Art des Notfalls
- erbetene Hilfe
- „**BITTE KOMMEN**“

Beispiel (Eigener Standort Wesel Rhein km 813, Feuer in der Kombüse, ansprechen der umliegenden Schifffahrt):

Anruf auf Kanal 10 (1 Watt):

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
THIS IS
Sportboot WUM, WUM, WUM
DA5455

MAYDAY
Sportboot WUM
DA5455
Position Rhein km 813 Höhe Wesel talfahrend,
Feuer in der Kombüse
Benötigen dringend Unterstützung bei der Brandbekämpfung
BITTE KOMMEN

Quellen/Nachweise

Verkehrsblatt des BMVI Nr. 11/2018 Verordnung 102

1.4.7.2 Notverkehr - Bestätigung des Empfangs

Je nach genutztem Verkehrskreis erfolgt die primäre Bestätigung eines Notverkehrs wie folgt:

Im Verkehrskreis Nautische Information erfolgt die Bestätigung durch die ortsfeste Funkstelle (*z. B. Revierzentrale oder Schleuse*).

Im Verkehrskreis Schiff - Hafenbehörde soll eine Bestätigung der Hafenbehörde abgewartet werden. Liegt eine Bestätigung innerhalb von 3 Minuten nicht vor, muss eine Schiffsfunkstelle das Notgespräch übernehmen.

Im Verkehrskreis Schiff - Schiff muss das Notgespräch von einer in der Nähe befindlichen Schiffsfunkstelle bestätigt werden, sofern diese in der Lage ist, helfen zu können.

Unabhängig des Verkehrskreises erfolgt die Bestätigung immer gemäß diesem Schema:

- „**MAYDAY**“
- Schiffstyp der Funkstelle in Not
- Name der Funkstelle in Not
- Rufzeichen der Funkstelle in Not
- die Worte „**THIS IS**“
- ggf. Schiffstyp der eigenen Funkstelle
- Name der eigenen Funkstelle
- eigenes Rufzeichen
- „**RECEIVED MAYDAY**“

In den Pausen während des Notgesprächs kann die zuständige Landfunkstelle vorübergehend andere Gespräche zulassen oder auf andere Kanäle verweisen.

Beispiel 1 (Löschboot „Grisu“ bestätigt den Notverkehr):

MAYDAY
Sportboot WUM / DA5455
THIS IS
Löschboot GRISU / DF0112
RECEIVED MAYDAY

Beispiel 2 (Schleuse Koblenz bestätigt den Notverkehr):

MAYDAY
Sportboot WUM / DA5455
THIS IS
Koblenz Schleuse
RECEIVED MAYDAY

Quellen/Nachweise

Verkehrsblatt des BMVI Nr. 11/2018 Verordnung 102

1.4.7.3 Notverkehr - Jede weitere Kommunikation innerhalb des Notverkehrs

Jede weitere Kommunikation nach der Bestätigung des Empfangs des Notverkehrs, innerhalb der Abwicklung des Notverkehrs, erfolgt immer nach folgendem Schema, damit auch jede neu in den Empfangsbereich des Notfalls kommende Funkstelle erkennen kann, dass aktuell ein Notverkehr läuft und sich entsprechend verhält:

- „**MAYDAY**“
- ggf. Schiffstyp der zu rufenden Funkstelle (1x)
- Name der zu rufenden Funkstelle (max. 3x)
- die Worte „**THIS IS**“
- ggf. Schiffstyp der zu eigenen Funkstelle (1x)
- Name der eigenen Funkstelle (max. 3x)
- eigenes Rufzeichen
- ggf. Position
- Meldung
- „**ENDE**“ oder „**BITTE KOMMEN**“

Beispiel (Löschboot „Grisu“ erfragt bei Sportboot „WUM“ weitere Informationen):

1.) *Anruf auf Kanal 10 (1 Watt):*

MAYDAY
Sportboot WUM, WUM, WUM
THIS IS
Löschboot GRISU / DF0112
Wir sind unterwegs zu Ihnen, Eintreffzeit ca. 15 Minuten
Frage: Wie viele Personen sind Sie an Bord?
BITTE KOMMEN

2.) *Antwort auf Kanal 10 (1 Watt):*

MAYDAY
Löschboot GRISU
THIS IS
Sportboot WUM / DA5455
Danke für Ihre Hilfe, wir sind 6 Personen an Bord, beeilen Sie sich,
das Feuer breitet sich weiter aus
BITTE KOMMEN

Quellen/Nachweise

Radio Regulation 2016, Punkt 32.42 § 26

1.4.7.4 Notverkehr - Funkstille gebieten

Stört eine Funkstelle einen Notverkehr oder entstehen aufgrund der Dauer des Notverkehrs längere Pausen, kann der Störer bzw. alle Funkstellen im Empfangsbereich aufgefordert werden, die Funkstille einzuhalten:

- „ALL STATIONS“ oder Schiffsname des Störers (zwingend 1x)
- „**SILENCE MAYDAY**“

Beispiel (Löschboot „Grisu“ gebietet dem Tankschiff „Bunker“ Funkstille):

auf Kanal 10 (1 Watt):

BUNKER
SILENCE MAYDAY

Quellen/Nachweise

Verkehrsblatt des BMVI Nr. 11/2018 Verordnung 102

1.4.7.5 Notverkehr - Beenden des Notverkehrs

Nach Beendigung der Maßnahmen ist allen anderen Funkstellen mitzuteilen, dass das Notgespräch beendet ist. Dazu ist das Kennzeichen „SILENCE FINI“ (sinngemäß: Die Wahrung der Funkstille ist beendet) durch die leitende Funkstelle wie folgt auszusenden:

- „**MAYDAY**“
- „**ALL STATIONS**“ (zwingend 3x)
- „**THIS IS**“
- ggf. Schiffstyp der eigenen Funkstelle (1x)
- Name der eigenen Funkstelle (zwingend 3x)
- eigenes Rufzeichen
- aktuelle Uhrzeit
- Name und Rufzeichen der Funkstelle, die sich in Not befand
- „**SILENCE FINI**“

Beispiel (Löschboot „Grisu“ beendet den Notverkehr mit dem Sportboot „WUM“ um 18:30Uhr):

auf Kanal 10 (1 Watt):

MAYDAY
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS
THIS IS
Löschboot GRISU, GRISU, GRISU
DF0112
1 8 3 0 Uhr
WUM / DA5455
SILENCE FINI

Quellen/Nachweise

Verkehrsblatt des BMVI Nr. 11/2018 Verordnung 102

1.4.7.6 Notverkehr - Aussendung einer Notmeldung für jemanden Dritten

Die Weiterleitung einer Notmeldung durch eine nicht selbst in Not befindliche Funkstelle wird mit dem Kennzeichen „RELAY“ nach dem Notzeichen „MAYDAY“ gekennzeichnet. (Relay aus dem Französischen (relais), deutsche Übersetzung hier: Staffel, ablösen, Weiterleitung von einem Notgespräch).

Dies kommt zum Beispiel zur Anwendung, wenn ein Notverkehr empfangen wurde und nun die zuständige Landfunkstelle informiert werden soll, weil der in Not Befindliche dies nicht mehr selbst vornehmen kann (*Bsp.: Sinkendes Boot, der Schiffsführer kann gerade noch die Notmeldung absetzen bevor er sein Schiff verlassen muss*).

Es kommt auch zur Anwendung, wenn man eine Notsituation beobachtet und diese weiter meldet, weil man z. B. selbst nicht helfen kann.

Eigene Beobachtung

- **„MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY“**
- ggf. Schiffstyp der zu rufenden Funkstelle (1x)
- Name der zu rufenden Funkstelle (zwingend 3x)
- die Worte **„THIS IS“**
- ggf. Schiffstyp der eigenen Funkstelle (1x)
- Name der eigenen Funkstelle (zwingend 3x)
- eigenes Rufzeichen
- Position
- Beschreibung der Beobachtung
- **„BITTE KOMMEN“**

Beispiel (Schubverband „MULI“, bei Wesel Rhein km 813, bergfahrend, beobachtet flussabwärts in ca. 1 km Entfernung, wie zwei Sportboote kollidieren und meldet dies der Revierzentrale Duisburg):

Anruf auf Kanal 22 (25 Watt):

MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY

Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale,

THIS IS

Schubverband MULI, MULI, MULI

DP7392,

Meine Position Rhein km 813 Höhe Wesel bergfahrend,

etwa 1 km flussabwärts sind zwei Sportboote mit hoher Geschwindigkeit kollidiert. Leiten Sie die notwendigen Maßnahmen ein.

BITTE KOMMEN

Weiterleitung einer empfangenen Notmeldung

- „**MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY**“
- ggf. Schiffstyp der zu rufenden Funkstelle (1x)
- Name der zu rufenden Funkstelle (zwingend 3x)
- die Worte „**THIS IS**“
- ggf. Schiffstyp der eigenen Funkstelle (1x)
- eigener Rufname (zwingend 3x)
- eigenes Rufzeichen
- Position
- „**Folgende Notmeldung um <Uhrzeit> erhalten**“
- unveränderter Text der empfangenen Notmeldung
- „**BITTE KOMMEN**“

Beispiel (Schubverband „MULI“, bei Wesel Rhein km 813, empfängt die folgende Notmeldung des Frachters „Landunter“ und gibt sie an die Revierzentrale Duisburg weiter):

1.) Notmeldung Frachter „Landunter“ auf Kanal 10 (1 Watt) um 19:23 Uhr:

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
THIS IS
Frachter Landunter, Landunter, Landunter
DB1254

MAYDAY
Frachter Landunter / DB1254
Position Rhein, km 810, bei Wesel talfahrend, Schiff nimmt schnell
Wasser, 4 Personen Besatzung, benötigen dringend Hilfe - verlassen
das Schiff
BITTE KOMMEN

2.) Nach Bestätigung der Notmeldung auf Kanal 10 erfolgt die Weiterleitung durch den Schubverband „Muli“ auf Kanal 22 (25 Watt):

MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY
Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revier-
zentrale
THIS IS
Schubverband MULI, MULI, MULI / DP7392
Meine Position Rhein km 813 Höhe Wesel bergfahrend,
folgende Notmeldung um 1 9 2 3 Uhr erhalten:
„Mayday Frachter Landunter / DB1254, Position Rhein, km 810, bei
Wesel talfahrend, Schiff nimmt schnell Wasser, 4 Personen Besat-
zung, benötigen dringend Hilfe - verlassen das Schiff“
BITTE KOMMEN

Quellen/Nachweise

Verkehrsblatt des BMVI Nr. 11/2018 Verordnung 102

1.5 Übungsmeldungen zur Aufnahme und Abgabe

1. Motorschiff **ANTARES**
im Schleusenkanal **STRASBOURG**.
Mensch über Bord.
Bitte um Einleitung von Hilfsmaßnahmen. +
2. Motorschiff **YPHIGENIE**
bei Rhein-Kilometer 340,5
in der Bergfahrt.
Kollision mit Hochseil **GIERFÄHRE SELTZ PLITTERSDORF**
Benötigen Hilfe. +
3. Tankmotorschiff **ANTUNACUM**
bei **HITZACKER**, Elbe-Kilometer 522.
Bei dichtem Nebel Kollision mit unbekanntem Schiff
Unser Schiff sinkt.
Benötigen Hilfe. +
4. Motorschiff **ASTARTE**
auf der Saale, Kilometer 18.
Habe nach Explosion in der **PANTRY** Feuer an Bord.
Benötige dringend Hilfe. +
5. Gütermotorschiff **ANDOSIPHIE**
bei **BOPPARD**, Rhein-Kilometer 571.
Ein Besatzungsmitglied ist ohnmächtig, Verdacht auf Herzinfarkt.
Benötigen schnellstens ärztliche Hilfe. +
6. Segelyacht **ALBIREO**
auf dem Neckar bei **GUNDELSHEIM**, Kilometer 94.
Kollision mit Tanker **NEWEXCO**.
Starke Schlagseite nach Steuerbord und Kentergefahr. +

7. Gütermotorschiff **PTOLEMÄUS**
bei **URMITZ**, Rhein-Kilometer 602.
Feuer im Laderaum.
Haben gefährliche Ladung an Bord.
Benötigen Unterstützung bei der Brandbekämpfung. +

8. Zwei unbekannte Motoryachten
bei **WESSELING**, Rhein-Kilometer 670 kollidiert.
Ein Schiff brennt, das andere scheint zu sinken.
Kein Funkverkehr zu hören.
Benötigen weitere Rettungsschiffe.
Hier ist Gütermotorschiff **THESTIOS**. +

9. Unbekanntes Fahrzeug
auf dem Rhein, geschätzte Höhe bei Hafen **WÖRTH**, Kilometer 366
Rote Leuchtraketen gesichtet.
Hier ist Koppelverband **MOGUNTIA**. +

10. Folgende Notmeldung auf Kanal 10 empfangen:
Mayday
ISABELLA
Bei **GEESTHACHT**, Elbe-Kilometer 585.
Explosion im Maschinenraum.
Schiff droht zu sinken.
Hier ist Gütermotorschiff **CONFLUENTIA**. +

11. Motoryacht **AKWARIUS**
auf der Saar bei **SAARLOUIS**.
Maschinenausfall, manövrierunfähig.
Benötige Schlepphilfe. +

12. Gütermotorschiff **PYTHAGORAS**
bei **HIRZENACH**, Rhein-Kilometer 562, zu Berg.
Feuer im Maschinenraum.
Hauptmaschine arbeitet noch.
Setzen Fahrt mit langsamer Geschwindigkeit fort.
Erbitten Schlepperhilfe. +

13. Tankmotorschiff **AGAPANTHUS**
auf dem Main bei **KNETZGAU**, Main-Kilometer 358.
Ruderschaden, Anker ausgebracht.
Benötige Schlepperhilfe. +

14. Motorschiff **VRIJBUITER**
bei **SPYCK**, Rhein-Kilometer 857, in der Bergfahrt.
Benötigen Notarzt für verletzten Passagier. +

15. Motorschiff **TRANSALP**
auf dem Mittellandkanal, Kilometer 174, Ortslage **ANDERTEN**.
Habe verletzte Person an Bord.
Benötige einen Notarzt. +

16. Motorschiff **LIECKEDEELER**
bei Elbe-Kilometer 280, Ortslage **BARBY**.
Habe verletzte Person an Bord mit Armfraktur.
Erbitte ärztliche Hilfe. +

17. Motorschiff **FAFNIR**
bei **AINGERAY ECLUSE** Mosel-Kilometer 355.
Habe Grundberührung und liege manövrierunfähig quer im Fahrwasser.
Bitte um Entsendung eines Schleppers. +

18. Gütermotorschiff **MOSELLE**
auf dem Rhein bei **GODORF**.
Treibendes Rettungsboot mit dem Namen **TANANARIVO** gesichtet. +

19. Tankmotorschiff **WOTAN**
auf der Saar bei **SAARLOUIS**.
Treibendes Ölfass gesichtet mit der Aufschrift
CASTROL API SG G5 SUZUKI. +

20. Gütermotorschiff **JOSETTE**
auf der Ruhr, Kilometer 1,2 bei **DUISBURG**.
Treibenden Container mit der Aufschrift **TEXASCON-27G** gesichtet. +

21. Tankmotorschiff **EUGENIE**
bei Rhein-Kilometer 536, Ortslage **TRECHTINGSHAUSEN**
treibt ein Container mit der Aufschrift **HYDROGEN**.
Vorsicht bei der Vorbeifahrt. +

22. Schubboot **EURYDIKE**
bei Rhein-Kilometer 615, Ortslage **NAMEDYER WERTH**.
Treibende grüne Fahrwassertonne beobachtet. +

23. Motorschiff **VLISSINGEN**
bei Rhein-Kilometer 607, Ortslage **WEISSETHURM**
Nebel mit Sichtweite unter 50 Meter.
Um erhöhte Aufmerksamkeit wird gebeten. +

24. Motorschiff **XANTHIPPE**
bei **LOBITH**, Rhein-Kilometer 863, in der Talfahrt.
Auf meiner Position treibt ein großer Baumstamm rechts-rheinisch zu
Tal.
Gefahr für die Schifffahrt. +

25. Tankmotorschiff **EXCALIBUR**
bei **PAGNY SUR MOSELLE**, Mosel-Kilometer 317,5.
Habe **HADU**-Anker und Kette im Fahrwasser verloren.
Bitte um Vorsicht bei der Vorbeifahrt. +

26. Motorschiff **OPHELIA**
bei Mittellandkanal-Kilometer 321 in der Bergfahrt.
Habe gekentertes Ruderboot mit dem Namen **THEODORE** gesichtet. +

27. Tankmotorschiff **MAXIMILIANUS**
auf dem Rhein Ortslage **ELTVILLE**.
Starker Nebel.
Bitte Schifffahrt informieren. +

28. Gütermotorschiff **PETHERUS**
auf der Elbe Ortslage **KATTWYK**.
Verliere Ladung nach Kollision mit Motorschiff **KATHARINA**. +

29. Tankmotorschiff **APHRODITE**
bei Rhein-Kilometer 792, Ortslage **WALSUM ORSOY**
in der Bergfahrt.
Ich wende über Steuerbord zu Tal. +

30. Motorschiff **JAN WELLEM**
bei Rhein-Kilometer 757, in der Talfahrt.
Ich drehe auf über Steuerbord und gehe an den Steiger **WITTLAER**. +

Quellen/Nachweise

Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken

1.6 Gerätekunde

1.6.1 Prinzipieller Funkgeräteaufbau

Grundsätzlich müssen alle Funkanlagen ordnungsgemäß in Verkehr gebracht worden sein (CE-Kennzeichnung). Durch die CE-Kennzeichnung zeigen die Hersteller an, dass ihr Produkt der maßgeblichen EU-Richtlinie entspricht, zu deren Einhaltung sie verpflichtet sind.

Eine Funkanlage besteht im Wesentlichen aus:

- dem Sender,
- dem Empfänger,
- dem Bediengerät,
- einer Stromversorgung für alle Baugruppen und
- der Antenne, die über einen Antennenschalter oder eine Antennenweiche angeschaltet wird.

Antenne

Über die Antenne wird die vom Sender gelieferte Energie in den freien Raum abgestrahlt. Die Zuführung des Sendesignals erfolgt über ein abgeschirmtes Kabel, sodass das Nutzsignal nicht durch Störsignale schädlich beeinflusst werden kann. Bei dem Einsatz eines Antennenschalters werden Sender und Empfänger abwechselnd angeschaltet; bei der Antennenweiche hingegen werden Sender und Empfänger gleichzeitig angeschaltet.

Über dieselbe Antenne wird sowohl die verhältnismäßig hohe Sendeenergie abgestrahlt als auch die geringe Empfängerenergie empfangen.

Sender

Der Sender übernimmt hierbei die Aufgabe, die in das Mikrofon gesprochenen Worte in elektromagnetische Wellen umzuwandeln und diese mit hoher Energie über die Antenne abzustrahlen.

Empfänger

Der Empfänger hat die Aufgabe, die mit schwacher Energie ankommenden Empfangssignale der elektromagnetischen Wellen so umzuwandeln, dass diese im Lautsprecher oder Handhörer hörbar sind.

Stromversorgung

Die Stromversorgung ist notwendig, damit Sender und Empfänger überhaupt arbeiten können.

Prinzipielle Darstellung eines Funkgerätes

Die Darstellung mit Antennenumschalter entspricht dabei dem Prinzip eines Simplex- bzw. Semi-Duplex-Funkgerätes; die mit Antennenweiche der eines Duplex-Funkgerätes.

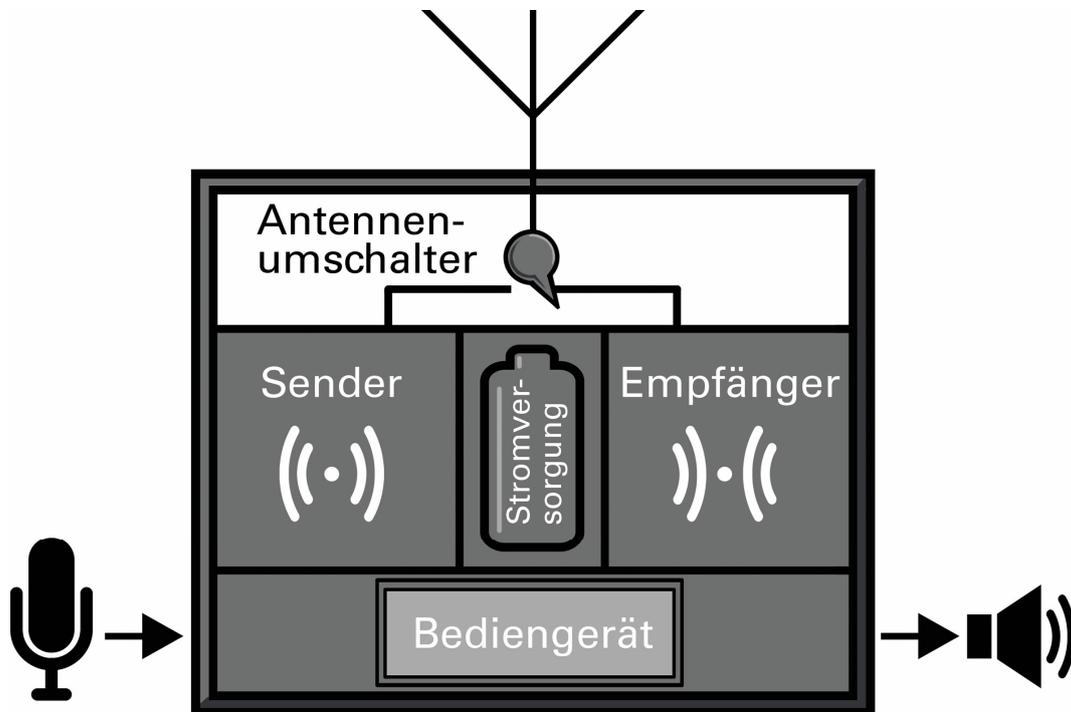


Abbildung: Prinzipdarstellung des Funkgeräts als Sendeempfänger mit Antennenumschalter

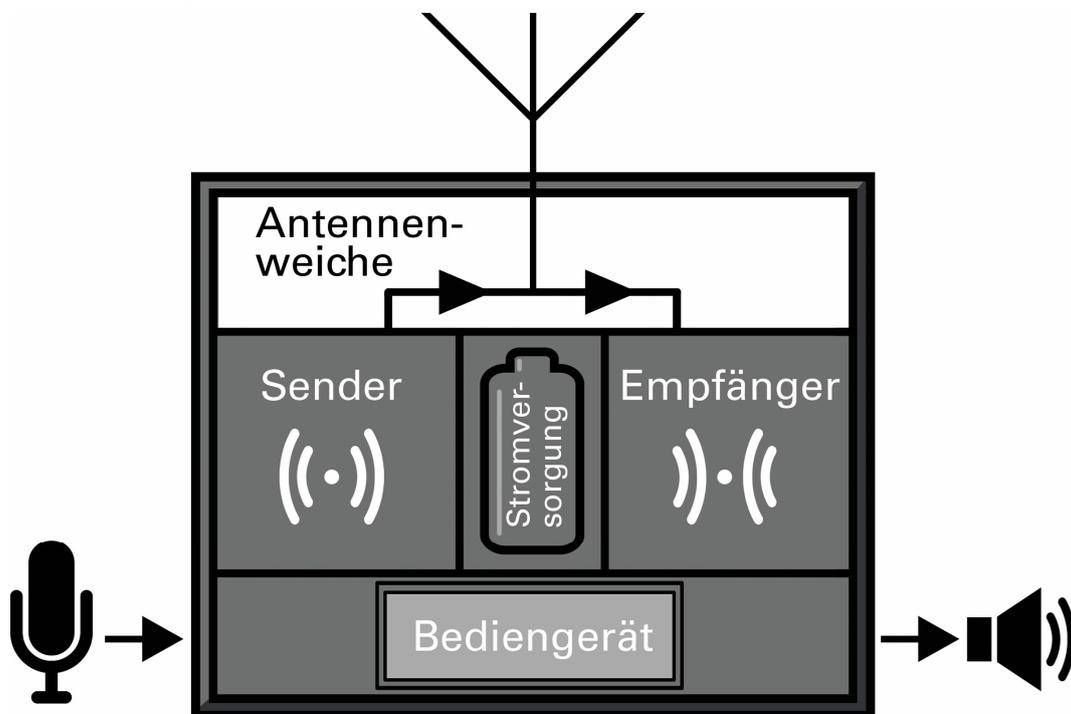


Abbildung: Prinzipdarstellung des Funkgeräts als Sendeempfänger mit Antennenweiche

Quellen/Nachweise

keine

1.6.2 Kombigeräte Binnenschiffahrtfunk & Seefunk

Es gibt Geräte, die Binnenschiffahrtfunk und Seefunk beinhalten, sogenannte Kombigeräte.

Im Bereich des Binnenschiffahrtfunks müssen diese Anlagen auf den ATIS-Modus geschaltet sein. Nur in diesem Modus wird der ATIS-Code ausgesendet, ohne den das Gerät nicht im Binnenschiffahrtfunk verwendet werden darf.

Die Sendeleistung wird auf bestimmten Funkkanälen automatisch den Vorgaben angepasst.

Dies ist auf dem Display des Gerätes an der Info „ATIS“ zu erkennen.

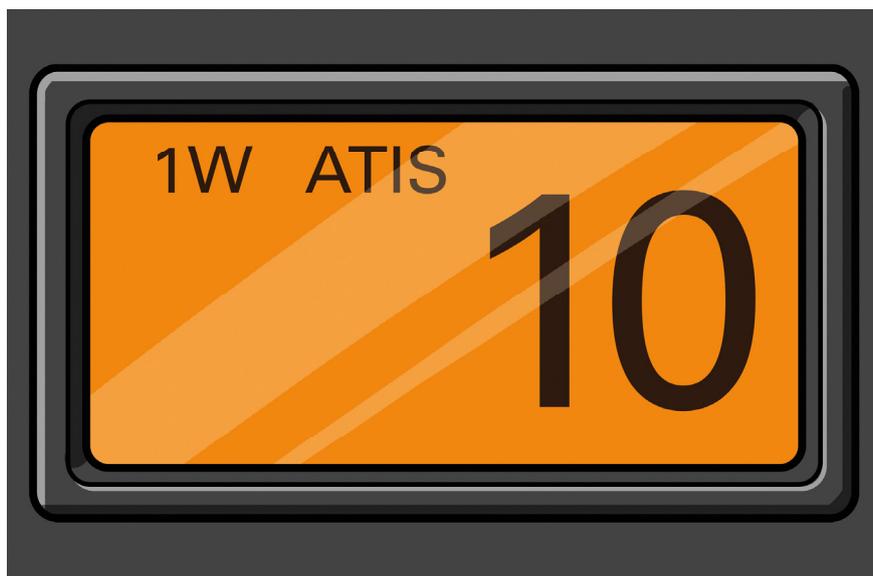


Abbildung: Eine auf den Binnenschiffahrtfunk Kanal 10 eingestellte Funkanlage

Die Umschaltung ist von Hersteller zu Hersteller und Gerät unterschiedlich und dem jeweiligen Handbuch zu entnehmen.

Quellen/Nachweise

Bedienungsanleitungen und Gerätebeschreibungen Hersteller

1.6.3 Bedienelemente des Funkgerätes

Ein-/Ausschalter (1)

Mit dieser Funktion wird das Funkgerät ein- bzw. ausgeschaltet. In vielen Funkgeräten gibt es hierfür eine eigene Taste oder die Funktion ist kombiniert mit der Lautstärkeregelung.

Lautstärke - Volume/Vol (2)

Diese Funktion regelt die Lautstärke des Lautsprechers und ist im Allgemeinen mittels eines Drehreglers steuerbar. Die Lautstärke ist vor Antritt der Fahrt so einzustellen, dass ein möglicher Funkspruch gut aufgenommen werden kann.

Rauschsperrung - Squelch/Sq (3)

Die Rauschsperrung unterdrückt die Ausgabe von Störgeräuschen, insbesondere Rauschen, solange das Gerät selbst nicht sendet. Auch die Funktion der Rauschsperrung ist mittels eines Drehreglers steuerbar. Vor jedem Gespräch ist die Rauschsperrung so weit zu öffnen (aufzudrehen), bis ein lautes Rauschen hörbar ist und dann so weit zu schließen (zurückzudrehen), bis das Rauschen soeben verschwunden ist.



Merke

Das Rauschen beim Öffnen der Rauschsperrung ist nur hörbar, wenn auch die Lautstärke entsprechend laut eingestellt ist **und** der Kanal nicht durch eine andere Funkstelle belegt ist.

Kanal 16 Schnellwahltaste (4)

Eine eigene Taste, mit deren Hilfe das Funkgerät sofort auf Kanal 16 umgestellt werden kann. Diese Funktion ist immer als separate Taste (d.h. keine Doppelbelegung) und üblicherweise auch farblich abgehoben auf jedem Funkgerät vorhanden. Bei Kombigeräten kann bei dieser Taste im Binnenschiffahrtfunk-Modus (ATIS-Betrieb), je nach Programmierung, der Kanal 10 als Vorauswahl hinterlegt sein.

Kanalwahl (5)

Oft ein Drehknopf, manchmal auch zwei Tasten, um schnell von einem Kanal auf den nächsten bzw. den vorherigen zu wechseln.

Zweikanalüberwachung - Dual Watch/DW (6)



Die Nutzung von Dual Watch ist gemäß der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk (RAINWAT), Anhang 3 Punkt 1e, im Binnenschiffahrtfunk nicht zulässig

Sendeleistungsumschaltung - HiLo - 1/25 (7)

Mit der Sendeleistungsumschaltung besteht die Möglichkeit, einen Funkspruch entweder mit der vollen Leistung von 25 W oder leistungsreduziert mit 1 W zu senden. Hierdurch kann die Reichweite reduziert werden und folglich werden auch Funkstellen in größerer Entfernung nicht erreicht, also auch nicht gestört.

DISTRESS (8)

Die rot gefärbte „DISTRESS“-Taste ist nur bei Kombigeräten zu finden und hat im Binnenschiffahrtfunk (im ATIS-Betrieb) **keine** Funktion.

Menütaste (9)

Mit der Menütaste kommt man ins Menü für die Einstellungen.

Softkey-Tasten (10)

Die Softkeys können verschiedene Funktionen besitzen. In Menüs sind die Funktionen kontextbezogen. Im Normalbetrieb können die Funktionen frei belegt werden. Der Softkey hat immer die Funktion, die im Display direkt über ihm angezeigt wird.

Steuerkreuz (11)

Das Steuerekreuz dient der Navigation in den Gerätemenüs. Mit der Eingabetaste wählt man Einträge aus oder bestätigt Eingaben. Mit Pfeil-Rechts kann man tiefer in Menüs navigieren. Mit Pfeil-Links geht es eine Ebene hoch. Außerhalb des Menüs kann Pfeil-Hoch und Pfeil-Runter die Kanalwahl sein.

Löschtaste (12)

Mit der Taste „Clear“ löscht man Eingaben oder beendet Menüs und kehrt zum Normalbetrieb zurück.

Kombi-Drehregler (13)

Der Drehregler hat heute oftmals mehrere Funktionen. Durch langes Drücken des Reglers kann man das Gerät ein- oder ausschalten. Durch Drehen wird die erste belegte Funktion verändert. Normalerweise ist dies die Lautstärke. Durch kurzen Druck kann man die ausgewählten Funktionen durchschalten. An manchen Geräten kann die Reihenfolge der Belegung im Menü verändert worden sein, dadurch kann zum Beispiel „Squelch“ als erste Funktion des Reglers vorliegen. Dies erleichtert die Bedienung, da man für die Rauschsperrung nur am Regler drehen muss und nicht erst die Funktion „Squelch“ auswählen muss.

Er kann aber auch zum Navigieren in Menüs und als Eingabetaste Verwendung finden.

1.6.3.1 ICOM IC-M323/ IC-M423



Abbildung: Kombigerät IC-M323 (IC-M423 optisch identisch)

Legende

- 4 - Kanal-Schnellwahltaste für hinterlegten Kanal
- 5 - Kanalwahltaster rauf/runter
- 7 - Sendeleistungsumschaltung
- 8 - Distress-Taste (keine Funktion im Binnenschiffahrtfunk)
- 9 - Menü-Taste
- 10 - Softkeys (dynamisch wechselnde Funktionsanzeige im Display)
- 11 - Steuerkreuz zur Navigation in den Menüs, Eingabetaste
- 12 - Löschtaste
- 13 (3,2,1) - Kombidrehregler für Ein/Aus, Lautstärke und Rauschperre

Quellen/Nachweise

Bedienungsanleitungen und Gerätebeschreibungen Hersteller
Markenname und geschützte Warenzeichen sind Eigentum der Icom (Europe) GmbH

1.6.3.2 ICOM IC-M503



Abbildung: Kombigerät IC-M503

Legende

- 1 - Ein/Aus-Schalter
- 2 - Lautstärke
- 3 - Rauschsperr
- 4 - Kanal-Schnellwahltaste für hinterlegten Kanal
- 5 - Kanalwahltaster rauf/runter bzw. Kanaldrehregler
- 6 - Dual Watch (im ATIS-Betrieb nicht zulässig)
- 7 - Sendeleistungsumschaltung

Quellen/Nachweise

Bedienungsanleitungen und Gerätebeschreibungen Hersteller
Markenname und geschützte Warenzeichen sind Eigentum der Icom (Europe) GmbH

1.6.3.3 ICOM IC-M505



Abbildung: Kombigerät IC-M505

Legende

- 1 - Ein/Aus-Schalter
- 2 - Lautstärke
- 3 - Rauschsperr
- 4 - Kanal-Schnellwahltaste für hinterlegten Kanal
- 5 - Kanalwahltaster rauf/runter
- 6 - Dual Watch (2. Funktion auf der Taste, im ATIS-Betrieb nicht zulässig)
- 7 - Sendeleistungsumschaltung
- 8 - Distress-Taste (keine Funktion im Binnenschiffahrtfunk)
- 9 - Menü-Taste
- 12 - Löschtaste
- 13 - Kombidrehregler Kanalwahl, Navigieren in den Menüs und Enter-Taste

Quellen/Nachweise

Bedienungsanleitungen und Gerätebeschreibungen Hersteller
Markenname und geschützte Warenzeichen sind Eigentum der Icom (Europe) GmbH

1.7 Praxis

An dieser Stelle wird die Theorie in die Praxis umgesetzt, mit dem Ziel vorgegebene Situationen einer Vorrangstufe zuzuordnen, die notwendigen Einstellungen am Gerät vorzunehmen und den Sprechfunkverkehr gemäß den gelernten Regeln sicher durchzuführen. Dabei wird auch der Umgang mit dem Handbuch Binnenschiffahrtfunk - Regionaler Teil vertieft.

1.7.1 Beispielsituation Routineverkehr

Situation

Sie befinden sich im Unterwasser der Schleuse Koblenz mit Ihrem Sportboot „VAM“ (Rufzeichen DN2234) und möchten zu Berg geschleust werden.

Mögliche Lösung

Binnenfunk - Verkehrskreis „Nautische Information“

Handbuch Binnenschiffahrtfunk - Regionaler Teil: Koblenz Schleuse => Kanal 20, auf 1 Watt

Anruf

Koblenz Schleuse (max. 3x)

THIS IS

Sportboot VAM (max. 3x) / DN2234

Bitte um Bergschleusung

BITTE KOMMEN

Antwort der Schleuse Koblenz

Sportboot VAM (max. 3x)

THIS IS

Koblenz Schleuse (max. 3x)

Habe verstanden, große Kammer ist frei.

Einfahrt ist auf Grün geschaltet

BITTE KOMMEN

1.7.2 Beispielsituation Dringlichkeitsverkehr

Situation

Sie befinden sich mit ihrem Schubverband „BOREAS“ (Rufzeichen DZ1234) kurz vor dem Hafen Godorf, Rheinkilometer 672,0 km und haben eine verletzte Person an Bord. Es besteht keine Lebensgefahr.

Mögliche Lösung

Standort – kurz vor Hafen Godorf (Rhein-km 672,0) - verletzte Person an Bord (keine Lebensgefahr)

= Binnenfunk - Dringlichkeitsgespräch - Verkehrskreis „Nautische Information“, Duisburg Revierzentrale, Kanal 21, 25 Watt

Anruf

PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN

Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale

THIS IS

Schubverband BOREAS, BOREAS, BOREAS / DZ1234

Auf dem Rhein, kurz vor Godorf Hafen; verletzte Person, erbitten ärztliche Hilfe

BITTE KOMMEN

Antwort der Revierzentrale Duisburg

Schubverband BOREAS (max. 3x)

THIS IS

Duisburg Revierzentrale (max. 3x)

Habe verstanden, verständigen einen Rettungswagen

Bleiben Sie auf Empfang

BITTE KOMMEN

1.7.3 Beispielsituation Sicherheitsverkehr

Situation

Revierzentrale Oberwesel warnt die Schifffahrt vor dichtem Nebel im Bereich der Ortslagen Bingen – Mainz

Mögliche Lösung

= Binnenfunk – Sicherheitsgespräch - Verkehrskreis „Nautische Information“, Oberwesel Revierzentrale, Kanal 18 und 22, 25 Watt

Anruf

SECURITE, SECURITE, SECURITE

ALL STATIONS, ALL STATION, ALL STATIONS

THIS IS

Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale

Dichter Nebel im Raum Bingen - Mainz

Sichtweite etwa 50 Meter

Um erhöhte Aufmerksamkeit wird gebeten

ENDE

1.7.4 Beispielsituation Notverkehr

Situation

Sie sind der Schubverband „BOREAS“ (Rufzeichen DZ1234) und befinden sich um 09:25 Uhr auf dem Rhein bei Kilometer 555,0 Höhe St. Goar. Sie sind mit einem Tankmotorschiff kollidiert und es läuft Benzin aus.

Mögliche Lösung

Standort St. Goar, Rhein-km 555,0 - Kollision mit einem Tankmotorschiff - Benzin läuft aus - Ortszeit 09:25 Uhr. Erhebliche Brandgefahr

= Binnenschiffahrtfunk - Notgespräch

Ablauf

1. Warnung der übrigen Schifffahrt,

Verkehrskreis „Schiff - Schiff“, Kanal 10, auf 1 Watt, zwangsreduziert

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

THIS IS

Schubverband BOREAS, BOREAS, BOREAS / DZ1234

MAYDAY

Schubverband BOREAS / DZ1234

bei der Ortslage St. Goar,

Rhein-km 555

Kollision mit Tankmotorschiff, es besteht Brandgefahr

Bitte um Einleitung von Hilfsmaßnahmen

BITTE KOMMEN

2. Information an die zuständige Landfunkstelle

Verkehrskreis „Nautische Information“ Kanal 18, 25 Watt

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

THIS IS

Schubverband BOREAS, BOREAS, BOREAS / DZ1234

MAYDAY

Schubverband BOREAS / DZ1234

bei der Ortslage St. Goar,

Rhein-km 555

Kollision mit Tankmotorschiff, es besteht Brandgefahr

Bitte um Einleitung von Hilfsmaßnahmen

BITTE KOMMEN

3. Antwort der Revierzentrale (für Landfunkstellen)

MAYDAY

Schubverband BOREAS / DZ1234

THIS IS

Oberwesel Revierzentrale

RECEIVED MAYDAY

4. Revierzentrale Oberwesel wird wie folgt die Schifffahrt informieren

MAYDAY RELAY, MADAY RELAY, MADAY RELAY

ALL STATIONS, ALL STATION, ALL STATIONS

THIS IS

Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale

Folgende Notmeldung um 09:25 Uhr erhalten:

MAYDAY

Schubverband BOREAS / DZ1234

bei der Ortslage St. Goar,

Rhein-km 555

Kollision mit Tankmotorschiff, es besteht Brandgefahr

Bitte um Einleitung von Hilfsmaßnahmen

ENDE

5. Nach Beendigung des Notfalls um 14:00 Uhr wird die Revierzentrale den Notverkehr beenden

MAYDAY

ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS

THIS IS

Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale

14:00 Uhr

BOREAS / DZ1234

SILENCE FINI

Quellen/Nachweise

keine

1.8 Raum für eigene Notizen

(Raum für eigene Notizen)

(Raum für eigene Notizen)

LERNERFOLGSKONTROLLE

Die Prüfung ist vor einem amtlichen bzw. amtlich anerkannten Prüfungsausschuss abzulegen.

Die Prüfung besteht dabei aus den unter Kapitel 2.1.1 dargestellten theoretischen und praktischen Teilen.

Im Prüfungsfragebogen sind mindestens 17 von 22 Fragen korrekt zu beantworten. Eine mündliche Prüfung ist nicht vorgesehen.

Bei der Textaufnahme müssen der Text lesbar, inhaltlich verständlich und buchstabierte Worte korrekt sein. Rechtschreibung wird ansonsten nicht berücksichtigt,

Bei der Textabgabe müssen ein vorgegebener Text so vorgelesen werden, dass ein Prüfer diesen mitschreiben kann und die entsprechend markierten Wörter nach internationalem Buchstabieralphabet korrekt buchstabiert werden.

In der Praxis können bis zu drei Sachverhalte vorgegeben werden, bei denen u.a. auch der Umgang mit dem Handbuch Binnenschiffahrtfunk – Regionaler Teil Deutschland enthalten sein kann. Für jeden Sachverhalt stehen etwa 5 Minuten zur Verfügung und spätestens beim 2. Versuch muss die Aufgabe am Gerät ausreichend gelöst worden sein. Dies schließt die Bedienung der Funkanlage mit ein.

Ergänzungsprüfung SRC/LRC auf UBI

Besitzt ein UBI Prüfungsanwärter bereits ein SRC oder LRC, so kann er eine Ergänzungsprüfung auf UBI beantragen. Damit reduzieren sich die zu erbringenden Prüfungsleistungen:

Ergänzungsfragebogen UBI mit 10 Fragen, von denen innerhalb von 30 Minuten mindestens 8 richtig beantwortet sein müssen. Eine mündliche Prüfung ist nicht vorgesehen.

Auf die Textaufnahme und Textabgabe in deutscher Sprache wird verzichtet.

In einer praktischen Prüfung muss die Verkehrsabwicklung im Binnenschiffahrtfunk im Not-, Dringlichkeits-, Sicherheit- und Routineverkehr nachgewiesen werden.

Prüfungsteilwiederholung

Eine Wiederholung der theoretischen oder praktischen Prüfungsteile ist nur auf Antrag des Teilnehmers, frühestens nach zwei Wochen und spätestens innerhalb von 6 Monaten nach dem Prüfungstermin möglich. Ansonsten gilt die Prüfung insgesamt als nicht bestanden.

Der Teilnehmer erhält hierzu ein Protokoll ausgehändigt, mit dem er sich bei der Anmeldung zu einer Wiederholungsprüfung von den bereits bestandenen Teilen befreien lassen kann und somit nur die nicht bestandenen Teile erneut ablegen muss.

ANLAGEN

2.1 Glossar

Begriff/Abkürzung	Erläuterung
Anrufverfahren	Verfahren, die dazu genutzt werden, Funkverbindungen zwischen einer rufenden und einer - bzw. mehreren - Funkstellen herzustellen.
ATIS	Automatic Transmitter Identification System - Automatisches Senderidentifizierungssystem in der Binnenschiffahrt
BEL	belegt
Binnenschiffahrtfunk	Mobiler UKW-Sprechfunkdienst zwischen ortsfesten Funkstellen und Schiffsfunkstellen oder zwischen Schiffsfunkstellen auf Binnenschiffahrtsstraßen folgender Verkehrskreise: Schiff - Schiff Nautische Information Schiff - Hafenbehörde Funkverkehr an Bord
Blockkanal	Kanal, der in den Niederlanden von Verkehrsposten und Schiffsfunkstellen für die Übermittlung von Nachrichten über den Schutz von Personen und die Sicherheit der Schifffahrt benutzt wird (NIF und Schiffsfunkstellen auf einem Kanal)
BNetzA	Die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
BOS	Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben
BOS-Funk	Funk der BOS
BTO	Bedienteil vor Ort
CARING	Centre d'Alerte Rhénan et d'Informations Nautiques de Gamsheim - Bezeichnung der franz. Notruf- u. Informationszentrale in Gamsheim
DK	Donaukommission
Dual Watch	Wechselseitige Hörbereitschaft auf 2 Kanälen. (Binnen nicht erlaubt)
Duplex-Betrieb (Gegensprechen)	Eine Betriebsart, bei der die Übertragung in beiden Richtungen der Funkverbindung gleichzeitig möglich ist. Wie beim Telefon.
EM	Empfang
EMF	Elektromagnetische Felder

Begriff/Abkürzung	Erläuterung
EMVU	Elektromagnetische Umweltverträglichkeit
Funkanlage	Funkstelle an Bord eines Schiffes, sie kann aus mehreren Funkgeräten bestehen.
GHz	Gigahertz (eine Milliarde Schwingungen/Vorgänge pro Sekunde)
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System - Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem.
GMS	Gütermotorschiff
Hz	Hertz (gibt die Anzahl der <u>Schwingungen</u> pro <u>Sekunde</u> an)
IC	Siehe INTERCOM
INTERCOM	Interne Kommunikationsverbindung ortsfester Funkstellen untereinander
ITU	International Telecommunication Union
IVS	Informatie Verwerkend System - Bezeichnung des niederländischen Melde- u. Informationssystems.
kHz	Kilohertz (tausend Schwingungen/Vorgänge pro Sekunde)
Kom-Netz	Internes kabelgebundenes Kommunikationsnetz der WSV
Landfunkstelle	feste Funkstellen im Binnenfunkdienst
LED	Light Emitting Diode, Leuchtdiode (auch <u>Lumineszenz-Diode</u>)
MHz	Megahertz (eine Million Schwingungen/Vorgänge pro Sekunde)
MIB	Melde- u. Informationssystem in der Binnenschiffahrt. Deutsches und schweizerisches Melde- u. Informationssystem.
MID	Maritime Identification Digit, Länderkennung der Funkanlage
MMSI	Maritime Mobile Service Identity, digitales Rufzeichen aller See- und Küstenfunkstellen
NIF	Nautischer Informationsfunk, der die Aufgaben des Schleusenfunks, der Revierzentralen, der Verkehrsposten und Blockkanäle umfasst.

Begriff/Abkürzung	Erläuterung
Offener Sprachanruf	Die Funkstelle, mit der die Verbindung aufgenommen werden soll, wird durch Nennung des Namens gerufen. Die gerufene Funkstelle muss natürlich auf dem entsprechenden Kanal hörbereit sein, d.h. den Kanal ständig abhören. Werden alle Funkstellen im Empfangsbereich gerufen, so erfolgt der Anruf „All Stations“.
RAINWAT	Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk
Revierzentrale	Zentrale, die Anrufe aus der Schifffahrt entgegennimmt (z. B. Notgespräche) und die Schiffe über den Zustand der Wasserstraße informiert.
RR	Radio Regulations (VO Funk)
Scanner	Zugelassenes Gerät zur Überwachung von Kanälen.
Schiffsfunkstelle	Funkanlage am Bord eines Binnenschiffs, das nicht dauerhaft festgemacht ist.
Schleusenfunk	Betrieb eines Kanals im Verkehrskreis Nautische Information zur Abwicklung des Schiffsverkehrs im Schleusenbereich.
Seefunkdienst	Mobiler Funkdienst zwischen Küstenfunkstellen und Seefunkstellen oder Seefunkstellen untereinander.
Seefunkstelle	Bewegliche Funkstellen des Seefunkdienstes an Bord von nicht permanent verankerten Schiffen (Seeschiffe/Küstenmotorschiff).
Simplex-Betrieb (Wechselsprechen)	Betriebsart, bei der die Übertragung abwechselnd in beiden Richtungen der Funkverbindung durch Handumschaltung (Sprechtaste) ermöglicht wird, wobei während der Aussendung ein Empfang nicht möglich ist.
Sprechwege/Kanäle	Einzelfrequenzen bzw. Frequenzpaare, z. B. Kanal 10
TKG	Telekommunikationsgesetz
UBI	UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk
UKW	Ultrakurzwellen
Verkehrskreis Funkverkehr an Bord	Funkverbindung an Bord eines Binnenschiffes, eines Verbandes, einer Fähre, eines schwimmenden Gerätes, eines Schwimmkörpers oder eines Seefahrzeugs sowie bei Anweisungen in Zusammenhang mit dem Festmachen. Der Betrieb dieses Verkehrskreises ist auf Kleinfahrzeugen verboten.

Begriff/Abkürzung	Erläuterung
Verkehrskreis Nautische Information	Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen der Behörden, denen der Betrieb auf den Wasserstraßen obliegt (z. B. Schleusenfunk, Revierfunk).
Verkehrskreis Schiff - Hafenbehörde	Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstelle der Hafenbehörden, denen der Betrieb in Binnenhäfen obliegt.
Verkehrskreis Schiff - Schiff	Direkte Funkverbindung zwischen Schiffsfunkstellen.
Verkehrskreise	Zuordnung von Kanälen für bestimmte Aufgaben.
Verkehrsposten	Zentrale, die u. a. Anrufe der Schifffahrt entgegennimmt (z. B. Notgespräche) und die Schifffahrt über den Zustand der Wasserstraße informiert. In den Niederlanden kann der Schiffsverkehr von Verkehrsposten gelenkt werden.
Verkehrswege	Funkverbindungen, die für bestimmte Dienste eingerichtet wurden z. B. Schiff – Hafen, Schiff – Schleuse, Schiff - Schiff
VHF	Very High Frequency siehe UKW
WSP	Wasserschutzpolizei
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ZKR	Central Commission for Navigation on the Rhine, Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

2.2 Schiffstypen (Auszug)

Schiffstyp	Abkürzung	Erläuterung
Bilgenentöler		Schiff zur Entsorgung von Ölabbfällen von Motorschiffen auf Binnenschifffahrtsstraßen.
Bunkerboot		Schiffe zur Versorgung von Binnenschiffen mit Kraftstoffen, Schmieröl, Trinkwasser, Schmierfetten und Hydrauliköl.
Fähre		Schiff zum Übersetzen von Personen oder Fahrzeugen an definierten Stellen.
Fahrgastschiff	FGS	Wasserfahrzeug zur Beförderung und Versorgung von Personen auf Binnenwasserstraßen (Binnenpassagierschiff).
Frachtschubleichter	GSL	antriebsloser, schwimmender Ladungsbehälter für Container, Stück- oder Schüttgut.
Gütermotorschiff / Motorgüterschiff		Frachtschiff in der Binnenschifffahrt mit eigenem Antrieb und kein Tankmotorschiff.
Küstenmotorschiff	Kümo	motorisiertes, kleineres Frachtschiff für den Einsatz in küstennahen Gewässern und auf Binnenschifffahrtsstraßen zum Transport von Containern, Stück- oder Schüttgut.
Löschboot	LB	Sammelbezeichnung für Boote der Feuerwehr und des Katastrophenschutzes zur Brandbekämpfung.
Motorrettungsboot	MRB	kleineres Boot einer Hilfsorganisation zur Wasserrettung.
Motorschiff	MS	Schiff, das von einem Motor angetrieben wird.
Schubboot (Schuber)	SB	Schiff zum Schieben von Leichtern.
Schubverband		Kombination aus einem Schubboot mit einem oder mehreren Leichtern in denen sich die eigentliche Ladung befindet.
Sportboot		Kleineres Boot mit eigenem Antrieb das dem Freizeitvergnügen dient.
Tankmotorschiff	TMS	Gütermotorschiff für den Transport von Flüssigkeiten oder Gasen mit eigenem Antrieb.
Tanschubleichter	TSL	antriebsloser, schwimmender Ladungsbehälter für Flüssigkeiten und Gase.

2.3 Übersicht Kanäle und deren Zuordnung

Kanal	simplex			duplex
	Schiff - Schiff	Schiff - Hafenbehörde	Nautische In- formationen (NIF)	
1				X
2				X
3				X
4				X
5				X
6	X a)			
7				X
8	X a)			
9			X	
10	X a)			
11		X *)		
12		X *)		
13	X a)			
14		X *)		
15	nur Funk an Bord *)			
16	NOT & ANRUFKANAL SEE			
17	nur Funk an Bord *)			
18				X
19				X
20				X
21				X
22				X
23				X
24				X
25				X
26				X
27				X
28				X
Kanal	Schiff - Schiff	Schiff - Hafenbehörde	Nautische In- formationen (NIF)	
	simplex			duplex

Kanal	simplex			duplex
	Schiff - Schiff	Schiff - Hafenbehörde	Nautische In- formationen (NIF)	
60				X
61				X
62				X
63				X
64				X
65				X
66				X
67			X	
68			X	
69			X	
70	NUR DSC für GMDSS SEE			
71		X *)		
72	X b)			
73			X	
74		X *)		
75		X *)		
76			X *)	
77	X b)			
78				X
79				X
80				X
81				X
82				X
83				X
84				X
85				X
86				X
87			X	
88			X	
Kanal	Schiff - Schiff	Schiff - Hafenbehörde	Nautische In- formationen (NIF)	
	simplex			duplex

*) Zwangsreduziert auf 0,5 – 1 W

a) Nautische Absprachen, zwangsreduziert auf 0,5 – 1 W (Kanal 10 Anrufkanal)

b) Sozialgespräche, zwangsreduziert auf 0,5 – 1 W

2.4 Tabellarische Übersicht (Sprechfunktafel) Verkehrsabwicklung

	EIGENE NOTMELDUNG	BESTÄTIGUNG EINER EMPF. NOTMELDUNG*	WEITERLEITUNG EINER NOTMELDUNG*	FUNKSTILLE IM NOTVERKEHR GEBIETEN*
HINWEISE	Vorzugsweise Funkstellen im NIF. Bei Bedarf vorher im Verkehrskreis Schiff - Schiff.	Das Bestätigen einer empfangenen Notmeldung darf nur erfolgen, wenn durch die Funkstelle Hilfe geleistet werden kann.	Vorzugsweise Funkstellen im NIF. Bei Bedarf vorher im Verkehrskreis Schiff - Schiff.	Durch Funkstelle, die den Notverkehr leitet.
ANRUF	MAYDAY MAYDAY MAYDAY THIS IS Schiffstyp Schiffsname Schiffsname Schiffsname Rufzeichen	MAYDAY Schiffstyp Schiffsname Rufzeichen (Schiff in Not) THIS IS Schiffstyp Schiffsname Rufzeichen (helfendes Schiff) <i>oder</i> Rufname der Landfunkstelle	MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY Name der zu rufenden Stelle Name der zu rufenden Stelle Name der zu rufenden Stelle THIS IS Name der rufenden Stelle Name der rufenden Stelle Name der rufenden Stelle Rufzeichen	ALL STATIONS <i>oder</i> Schiffsname des Störers
MELDUNG	MAYDAY ← Schiffstyp Schiffsname Rufzeichen Position Art des Notfalls (ggf. weitere wichtige Infos) Erbetene Hilfe Bitte kommen	RECEIVED MAYDAY	Position Beschreibung der beobachteten Notsituation eines Dritten Bitte kommen (nur durch Revierzentrale: Ende)	SILENCE MAYDAY
Sondermeldungen			Folgende Notmeldung um ... Uhr erhalten: Wiedergabe der empfangenen Notmeldung des Dritten. (Schiffes in Not)	

NIF: Ortsfeste Landfunkstelle der Behörden, denen der Betrieb der Bundeswasserstraßen obliegt (Schleusen / Revierzentralen) – * Diese Art der Meldungen können sowohl Schiffsfunkstellen als auch ortsfeste Funkstellen aussenden – Die in Anruf und Meldung rot markierten Bezeichnungen sind durch die Angaben des jeweiligen Sachverhaltes zu ersetzen – Beim ersten „Name der (zu) rufenden Stelle“ ist bei Schiffsfunkstellen vorweg der Schiffstyp zu nennen!

NOTVERKEHR BEENDEN*	DRINGLICHKHEITS MELDUNG	SICHERHEITS MELDUNG*	ROUTINE MELDUNG*
Der Notverkehr ist durch das Schiff in Not oder durch die leitende Funkstelle, in dem bzw. den Verkehrskreis(en) zu beenden, in dem bzw. denen der Notverkehr eingeleitet wurde	Vorzugsweise Funkstellen im NIF. Bei Bedarf vorher im Verkehrskreis Schiff - Schiff.	Vorzugsweise Funkstellen im NIF. Bei Bedarf vorher im Verkehrskreis Schiff - Schiff.	
<p>MAYDAY</p> <p>ALL STATIONS ALL STATIONS ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Name der rufenden Stelle Name der rufenden Stelle Name der rufenden Stelle</p> <p>Rufzeichen</p>	<p>PAN PAN PAN PAN PAN PAN</p> <p>Name der zu rufenden Stelle Name der zu rufenden Stelle Name der zu rufenden Stelle</p> <p>THIS IS</p> <p>Name der rufenden Stelle Name der rufenden Stelle Name der rufenden Stelle</p> <p>Rufzeichen</p>	<p>SECURITE SECURITE SECURITE</p> <p>Name der zu rufenden Stelle Name der zu rufenden Stelle Name der zu rufenden Stelle</p> <p>THIS IS</p> <p>Name der rufenden Stelle Name der rufenden Stelle Name der rufenden Stelle</p> <p>Rufzeichen</p>	<p>ALL STATIONS (maximal 3-mal)</p> <p><i>oder</i></p> <p>Name der zu rufenden Stelle (maximal 3-mal)</p> <p>THIS IS</p> <p>Name der rufenden Stelle (maximal 3-mal)</p> <p>Rufzeichen</p>
<p>Aktuelle Uhrzeit</p> <p>Name des Schiffes, für das der Notverkehr beendet wird und dessen Rufzeichen</p> <p>SILENCE FINI</p>	<p>Position</p> <p>Beschreibung des Dringlichkeitsfalles bzw. erbetene Hilfe</p> <p>Bitte kommen</p>	<p>Position</p> <p>Beschreibung des Sachverhaltes</p> <p>Bitte kommen bzw. Ende</p>	<p>ggf. Position</p> <p>Beschreibung des Sachverhaltes</p> <p>Bitte kommen bzw. Ende</p>
	<p>Zurücknehmen der Dringlichkeitsmeldung durch Anrufmuster wie oben und Meldung: Rücknahme meiner Dringlichkeitsmeldung von ... Uhr Ende</p>	<p>Zurücknehmen der Sicherheitsmeldung durch Anrufmuster wie oben und Meldung: Rücknahme meiner Sicherheitsmeldung von ... Uhr Ende</p>	

Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Referat WS23

Veröffentlichung: Verkehrsblatt des BMVI Nr. 11/2018 Verordnung 102

2.5 Buchstabieralphabet

Buchstabe	Int. Buchstabieralphabet	Aussprache
A	Alpha	<u>AL</u> fah
B	Bravo	<u>BRA</u> wo
C	Charlie	<u>TSCHAR</u> li
D	Delta	<u>DEL</u> tah
E	Echo	<u>ECK</u> o
F	Foxtrot	<u>FOX</u> trott
G	Golf	<u>GOLF</u>
H	Hotel	Ho <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> di ah
J	Juliect	<u>JUH</u> li <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KI</u> lo
L	Lima	<u>LI</u> mah
M	Mike	<u>MEIK</u>
N	November	No <u>WEMM</u> ber
O	Oscar	<u>OSS</u> kar
P	Papa	Pa <u>PAH</u>
Q	Quebec	Ki <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>RO</u> mio
S	Sierra	Ssi <u>ER</u> rah
T	Tango	<u>TANG</u> go
U	Uniform	<u>JU</u> ni form
V	Victor	<u>WICK</u> TOR
W	Whiskey	<u>WISS</u> ki
X	X-Ray	<u>EX</u> reh
Y	Yankee	<u>JENG</u> ki
Z	Zulu	<u>SUH</u> luh

