

Dass die Schiffe auf dem Rhein an Backbord ein rotes und an Steuerbord ein grünes Licht zeigen, ist ja spätestens seit unserem Beitrag über links und rechts bekannt. Wer aber nach Sonnenuntergang den Verkehr beobachtet, wird weitere Lichter erkennen. Welches Wasserfahrzeug wann welche Lichter zu führen hat (die sogenannte „Lichterführung“) ist international sowohl für die See-, als auch für die Binnenschifffahrt verbindlich geregelt, wobei man sich für die europäischen Wasserstraßen auf Ergänzungen und Ausnahmen geeinigt hat. Die vorgeschriebenen Lichter müssen grundsätzlich zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang sowie bei schlechten Sichtverhältnissen tagsüber gezeigt werden.



*Die wesentlichen
Positionslichter an einem
Wasserfahrzeug*

Positionslichter im engeren Sinne sind dabei die bereits erwähnten Seitenlichter an Backbord (rot) und an Steuerbord (grün). Für alle Fahrzeuge vorgeschrieben ist außerdem das weiße Hecklicht, das möglichst nah am physikalischen Hinterteil des Schiffes angebracht sein und einen Winkel von 135° nach rückwärts beleuchten muss. Schiffe, die mit Maschinenkraft fahren, müssen zudem das sogenannte Topplight – auch „Dampferlicht“ genannt, führen. Das soll in einem Winkel von 225° nach vorne strahlen, muss genau über der Längsachse und möglichst weit oben angebracht sein. Schiffe von mehr als 50 Metern Länge müssen ein zweites Topplight führen, damit die Länge des Fahrzeugs abschätzbar ist.

Aus den vorgeschriebenen Lichtern ergeben sich Muster, die Informationen über Art und Größe aus jeder Blickrichtung übermitteln. Kommt einem ein Fahrzeug entgegen, sieht man das Topplight sowie (aus eigener Sicht) links ein grünes und rechts ein rotes Positionslicht. Da das zweite Topplight bei größeren Schiffen meist höher als das erste angebracht ist, weisen zwei weiße Lichter über der Längsachse auf diese Größe hin. Ziel der gesamten **Lichterführung** ist es, Havarien zu vermeiden. Deshalb gibt es weitere Regeln für Schiffe, die vor Anker oder auf Grund liegen, die manövrierbehindert oder -unfähig sind, für alle Arten von Tauch- und Arbeitsschiffen sowie für Schleppverbände und die Kähne im Verband. Verkehrsbehinderungen auf dem Strom sind grundsätzlich daran erkennbar, dass mehrere Topplichter in verschiedenen Kombinationen von roten und weißen Leuchten zu sehen sind. Schlepper in Verbänden sind an einem zusätzlichen gelben Topplight erkennbar.

Für Sportboote bzw. generell kleinere, motorgetriebene Kähne gelten übrigens Ausnahmen.

Ist es kürzer als sieben Meter, braucht nur ein Rundumlicht am Heck gezeigt werden. Bei Motorbooten, die weniger als 12 Meter lang sind, muss nur ein Hecklicht eingeschaltet werden; die seitlichen Positionslichter dürfen durch eine Zweifarbenlampe über der Längsachse – zum Beispiel ganz vorne am Bug – ersetzt werden. Das gilt allerdings nicht für Schiffe zwischen 12 und 20 Metern Länge, die getrennte Positionslichter und sowohl Heck-, als auch Topplight führen müssen. Grundsätzlich abweichende Regeln gelten für Segelboote und Kähne, die mit Muskelkraft angetrieben werden.