



Ruderordnung

Die Ruderordnung des Hanauer Ruderclubs Hassia e.V. ist nicht Bestandteil der Satzung. Die Ruderordnung gilt für alle Mitglieder, Schülerruderer und Gastruderer, die aktiv am Ruderbetrieb teilnehmen bzw. teilhaben. Sie regelt das Verhalten an Land wie auf dem Wasser, den Umgang mit Booten, anderen Nutzern der Wasserstraße, der Natur und dem Rudermaterial. Sie wird gemäß Satzung vom Vorstand verabschiedet und kann nur durch den Vorstand geändert werden.

Im Weiteren wird der Hanauer Ruderclub Hassia e.V. kurz mit Hassia bezeichnet.

1 Grundregeln

- (1) Die Teilnahme am Ruderbetrieb erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- (2) Wer am Ruderbetrieb teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.
- (3) Ob- bzw. Steuerleute dürfen nicht durch Alkohol, Medikamente, Übermüdung oder Drogen beeinträchtigt sein.
- (4) Mitglieder und Gäste haben bei der Ausübung des Sports die Grundsätze des Naturschutzes zu beachten.

2 Anforderungen an alle Teilnehmer des Ruderbetriebes

- (1) Alle Vereinsmitglieder und Gäste, die am Ruderbetrieb teilnehmen wollen, müssen ausreichend schwimmen können.
- (2) Anforderungen an Bootsobleute.
- (3) Bootsobleute müssen nachweisen, dass sie verantwortlich ein Ruderboot als Bootsobmann führen können. Der Nachweis erfolgt über den Trainer bzw. Übungsleiter oder Sportvorsitzenden. Die Anforderungen können bei den entsprechenden Personen nachgefragt werden.
- (4) Sie kennen die gesetzlichen Bestimmungen und Gefahrenstellen für das Hausrevier der Hassia, die Sicherheitsrichtlinie des Deutschen Ruderverbandes (<https://www.rudern.de/sicherheit>) und diese Ruderordnung zur Ausübung eines sicheren Rudersports. Die wichtigsten oben genannten Regeln finden sich in dieser Ruderordnung.
- (5) Sie dürfen ohne Aufsicht ein Boot führen.
- (6) Der Trainer oder Übungsleiter kann temporär für die jeweilige Fahrt einen Obmann bestimmen, der Teile der oben genannten Anforderungen nicht erfüllt.

3 Fahrtenordnung

- (1) Auf dem Main gilt das "Rechtsfahrgebot", d.h. es wird auf der Steuerbord-Landseite gefahren. Überholende Boote nehmen Rücksicht auf langsamere Boote.
- (2) Langsamere Boote machen frühzeitig akustisch auf sich aufmerksam, um eine Kollision zu vermeiden.



Ruderordnung

- (3) Liegende Boote (z.B. wegen Stemmbrettumstellens) machen rudernden Booten das Fahrwasser frei.
- (4) Die Berufsschiffahrt hat absoluten Vorrang. Dies gilt auch für Segelboote.
- (5) Die Fahrrinne ist zu meiden.

4 Beschreibung des Hausrevieres

- (1) Das Hausrevier ist der Main zwischen den Schleusen Kesselstadt und Großkrotzenburg.
- (2) Das Befahren der Kinzig ist nicht gestattet.
- (3) Der Main ist eine stark befahrene Bundeswasserstrasse, auf der die Berufsschiffahrt absoluten Vorrang hat. Die Schifffahrt auf dem Main ist durch die Binnenschifffahrtsstrassen-Ordnung (BinSchStrO) geregelt. Diese ist auch für alle Ruderboote bindend. Sie hat Vorrang vor dieser Ruderordnung.
- (4) Besondere Gefahrenstellen, an denen erhöhte Aufmerksamkeit notwendig ist:
 - Oberwasser Schleuse Kesselstadt;
 - Mainbogen an der Kinzigmündung
 - Bootsanleger HRG, Hassia und Hanauer Bootsclub (KM 55,4 – 56,2)
 - Mainbrücke Hanau (KM 56,4)
 - Hafeneinfahrt (KM 56,4 – 56,8)
 - Mainbogen Steinheim (KM 57,8 – 58,4)
 - Wasserkistrecke zwischen KM 57,8 und 59,4)
 - Bootsanleger (KM 58,8)
 - Mainbrücke Großauheim (KM 59,5)
 - Bootsanleger RC Möve und Motorbootclub „Delphin“ (KM 60,3 – 60,6)
 - Mainbogen Hainstadt (KM 62,2 – 62,5)
 - Unterwasser Schleuse Großkrotzenburg

Eine ausführliche Auflistung der Gefahrenstellen findet sich im Anhang C.

5 Regelungen für Fahrten innerhalb des Hausrevieres

- (1) Jede Fahrt ist vor Beginn ins elektronische Fahrtenbuch ein- und nach Beendigung der Fahrt auszutragen.
- (2) Ohne Aufsicht durch einen Trainer oder Übungsleiter des Vereins darf eine Mannschaft nur fahren, wenn ein berechtigter Bootsobmann im Boot sitzt. Er ist gegenüber der Mannschaft weisungsbefugt und hat die Entscheidungskompetenz.



Ruderordnung

- (3) Die Berufsschiffahrt, sowie Segelboote und Surfer haben Vorfahrt; ihre Fahrtrichtung darf nur in sicherem Abstand (heckwärts) gekreuzt werden.
- (4) Alle Fahrten sind so zu planen, dass die äußeren Bedingungen ein gefahrloses Rudern zulassen. Die Sichtverhältnisse müssen gut sein. Der Ruderbetrieb ist einzustellen:
 - bei Sturmwarnung
 - bei aufziehenden Gewittern und Unwettern; Bei Gewitter besteht auf dem Wasser Lebensgefahr, weshalb sofort anzulegen ist, ggf. auch an fremden Stegen oder geeigneten Uferstellen.
 - bei Eisgang
 - bei übermäßigem Wellengang (Schaumkronen)
 - bei Nebel und Starkregen
 - bei Dunkelheit und Dämmerung
 - bei Hochwasser (Überflutung der Hochwasserpritsche)
- (5) In der Winterzeit (1.11. – 15.3.) ist das Rudern in Kleinbooten nur besonders erfahrenen Ruderern auf eigene Gefahr erlaubt. Bei Minustemperaturen ist Aktiven unter 18 Jahren die Kleinbootnutzung nur in unmittelbarer Begleitung eines Motorbootes oder nach ausdrücklicher Genehmigung durch einen Trainer erlaubt.
- (6) Nach einer Kenterung verbleibt die Mannschaft am Boot. Im Einzelfall muss der Bootsobmann abwägen, ob der Verbleib am Boot die beste Lösung ist.
- (7) Nach einer Kenterung/Havarie ist der Vorstand unverzüglich zu benachrichtigen, jedoch spätestens innerhalb der nächsten 24 Stunden.
- (8) Werden Mitglieder der Mannschaft vermisst oder verletzt muss unverzüglich ein Notruf (Telefon:112) abgesetzt werden und Erste-Hilfe-Maßnahmen eingeleitet werden.
- (9) Das An- und Ablegen erfolgt grundsätzlich nur entgegen der Fließrichtung des Mains. Hierbei ist auf Wellengang und Schiffsverkehr zu achten.
- (10) Der Verkehr auf dem Main ist stets aufmerksam zu beobachten, dies gilt besonders beim Überqueren der Wasserstrasse.
- (11) Die Ruderboote haben grundsätzlich auf der Steuerbordseite und in Ufernähe zu fahren.
- (12) Die Ruderer/Ruderinnen im Bug eines Bootes müssen sich in angemessenen Zeitabständen davon vergewissern, dass das Fahrwasser frei ist und kein Hindernis im Weg liegt –wer auf ein Hindernis auffährt, ist der Unfallverursacher.
- (13) Langsamere Boote machen akustisch auf sich aufmerksam: „Achtung Fahrwasser“
- (14) Auf ausliegende Bojen sowie zeitlich begrenzte Baumaßnahmen im Ruderrevier und deren Auswirkungen ist zu achten.



Ruderordnung

6 Regelungen für Fahrten außerhalb des Hausrevieres

- (1) Tages- und Wanderfahrten müssen von dem/der Sportvorsitzenden genehmigt werden.
- (2) Die Bootsführer müssen sich für Fahrten auf fremden Gewässern mit allen dort gültigen Bestimmungen vertraut machen und sind für deren Einhaltung verantwortlich.
- (3) Auf einer Regatta ist die Regattafahrtordnung zu befolgen.

7 Fahrtenbuch

- (1) Die Fahrten und Bootsschäden werden elektronisch über das Programm „efa – elektronische Fahrtenbuch“ verwaltet.
- (2) Die efa liegt in der Zuständigkeit des 2. Vorsitzenden Verwaltung.
- (3) Vor Antritt einer Fahrt muss diese in der efa angelegt werden. Dies hat u.a. versicherungstechnische Gründe. Folgende Angaben sind mindestens vor Fahrtantritt einzugeben:
 - Abfahrt (Der Vorgabewert kann übernommen werden, wenn die Fahrt innerhalb der nächsten 15 Minuten startet)
 - Boot
 - Obmann
- (4) Nach Fahrtende ist die Eintragung fertig zu stellen.
 - Ankunft (Der Vorgabewert kann übernommen werden, wenn die Fahrt innerhalb der letzten 15 Minuten beendet wurde)
 - Mannschaft
 - Ziel / Strecke
 - Kilometer
- (5) Weitere Details zum Thema Fahrtenbuch gibt es als Aushang beim Fahrtenbuch im Bootshaus.
- (6) Wenn das Boot Schäden aufweist oder Teile fehlen, ist dies entsprechend über die efa als Schaden zu melden. Hier ist die Schwere des Schadens einzuschätzen (ist das Boot noch fahrbereit).

8 Ruderbefehle

- (1) Ruderbefehle sind genauso erforderlich wie der Schlag- und Obmann in einem Ruderboot. Diese sorgen dafür, dass die Mannschaft dieselbe Bewegung gleichzeitig ausführt und somit die Belastungen gleichmäßig verteilt werden. Dadurch können Schäden und Gefahren auf dem Wasser und Land abgewendet werden. Genauso werden dadurch Verletzungen der Mitrunderer oder Beschädigungen des Materials durch unkoordinierte Bewegungen verhindert.



Ruderordnung

- (2) Der DRV hat aus den oben genannten Gründen Ruderbefehle entwickelt. Die Hassia orientiert sich primär an diesen Vorschlägen. Im Anhang B finden sich die Befehle/Kommandos der Hassia und bei Abweichungen die des DRV.
- (3) Ruderbefehle gibt der Obmann im Boot. Den Befehl „Ruder – halt!“ Kann jedes Mannschaftsmitglied rufen und die Mannschaft hat das Rudern sofort einzustellen.

9 Bootsnutzung und Ruderbetrieb

- (1) Der Ruderbetrieb an der Hassia ist primär über Trainingsgruppen mit den jeweiligen Trainern bzw. Übungsleitern organisiert. Dieser Ruderbetrieb hat Vorrang und andere Ruderer haben sich hiernach zu richten.
- (2) Die Regeltrainingszeiten und die Trainer werden per Aushang am Bootshaus und auf der Webseite bekanntgegeben.
- (3) Während der Trainingszeiten obliegt den Trainern die Bootswahl. Dritte-Ruderer müssen die Trainer fragen, ob Sie das entsprechende Boot benutzen können. Der Trainingsbetrieb hat Vorrang.
- (4) Alle Boote haben einen allgemein definierten Nutzerkreis, dieser ist vom Vorstand den Booten zugeordnet (siehe Anhang A). Ausnahmen kann nur der Vorstand erteilen. Die Zuordnung zu den Nutzerkreisen obliegt dem Trainer bzw. Übungsleiter. Folgende Nutzerkreise sind definiert:
 - Leistungssport
 - Breitensport Anfänger
 - Breitensport Fortgeschritten
 - Breitensport Rennboot
 - Privat

10 Bootspflege

- (1) Für die Reinigung der Boote gibt es **Lappen für die Bootshaut** und **Schwämme für die Rollschienen**.
- (2) Nach jeder Ruderfahrt ist die Bootsaußenhaut mit klarem Wasser abzuspolen. Dies erfolgt auf dem Vorplatz der drei Bootshallen, der Wasseranschluss befindet sich in der rechten Halle. Nach dem abspülen ist das Boot mit einem sauberen Lappen abzutrocknen.
- (3) Bei Rennbooten wird zusätzlich nach jeder Fahrt die Rollschienen mit einem Schwamm geputzt.
- (4) Bei Gigbooten sollen die Rollschienen mindestens im vier Wochen Rhythmus gereinigt werden, bei hoher Verschmutzung öfter. Dazu werden auch hier die Schwämme benutzt.



Ruderordnung

- (5) Eine Kontrolle auf fehlende Kleinteile oder Schäden ist nach jeder Fahrt durchzuführen. Fehlende Teile müssen umgehend ersetzt und Schäden an den Bootswart über das elektronische Fahrtenbuch gemeldet werden. Wenn fehlende Teile nicht gleich ersetzt werden können, müssen diese auch wie oben beschrieben an den Bootswart gemeldet werden.

11 Lagerung und Transport der Boote

- (1) Jedes Boot verfügt über einen ausgewiesenen Lagerplatz. Im Standard schaut der Bug in Richtung Hallentor, wenn nicht ist diese auf dem ersten Lagerpunkt gekennzeichnet. An machen Booten sind Lagerpunkte gekennzeichnet, diese sind unbedingt zu beachten.
- (2) Beim ein- oder auslagern ist darauf zu achten, dass keine anderen Boote berührt werden. Im Besondern mit den eigenen Auslegern oder die Ausleger eines anderen Bootes das eigene Boot.
- (3) Bei der Lagerung und dem Transport ist darauf zu achten, dass die Ausleger frei liegen.
- (4) Riemen und Skulls sind so zu legen / hängen, dass sie nicht vom Wind aus ihrem Lager geweht werden können oder diese anderweitig beschädigt werden können. Die Lagerung erfolgt bei Skulls immer Paarweise.
- (5) Am Bootssteg sind die Riemen und Skulls auf dem Bock direkt am Main abzulegen und nicht im Gras.
- (6) Wenn Boote auf Böcken abgelegt werden, darf das Boot nicht die Metallträger der Böcke berühren.
- (7) Boote sind immer neben den Böcken zu drehen und nicht über diesen. Das Drehen hat immer mit ausreichenden Abstand zu Hindernissen zu erfolgen, gerade auch in Bezug auf den Boden, damit z.B. die Ausleger und Dollen nicht beschädigt werden.
- (8) Die Boote sind so zu transportieren, dass dem Boot durch den Transport kein Schaden entsteht, hier gilt auch, dass die Ausleger frei liegen müssen.
- (9) Nur Gigboote mit einem Metall-Kiel dürfen über die schwarze Kunststoffschiene am Steg zu Wasser gelassen werden bzw. herausgeholt werden. Alle anderen Boote sind seitlich ins Wasser rein bzw. raus zu heben. Dabei ist darauf zu achten, dass die Bootshaut den Steg nicht berührt.

12 Gültigkeit und Zuwiderhandlung

- (1) Diese Ruderordnung der Hassia ist gültig ab dem 01.01.2018 und setzt alle vorher bestehenden Ruderordnungen außer Kraft.
- (2) Wiederholte Zuwiderhandlungen gegen die Ruderordnung werden sanktioniert. Der Vorstand behält sich vor, ggf. ein Ruderverbot auszusprechen.
- (3) Weisungsbefugt für die Umsetzung der Ruderordnung sind der Vorstand, der Bootswart, die Trainer und Übungsleiter.
- (4) Die Ruderordnung liegt im Bootshaus aus und ist auf der Webseite der Hassia einsehbar.



Ruderordnung

- (5) Sollten einzelne Bestandteile dieser Ruderordnung unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, bleibt die Wirksamkeit der Ruderordnung im Übrigen unberührt. Der Vorstand der Hassia ist in einem solchen Fall sofort zu informieren.

Hanau, 01.01.2018

Der Vorstand



Ruderordnung

Anhang A

Boote des HRCH

Bootsname	Eigentümer	Bootstyp	Art	Leistungssport	Breitensport Anfänger	Breitensport Fortgeschritten	Breitensport Rennboot	Privat
Schimmel	Hassia	B-Gig	1x-			x		
Chattia	Hassia	C-Gig	1x-		x	x		
Alfred	Hassia	C-Gig	1x-		x	x		
König Khaled	Hassia	Trimmy	1x-		x	x		
F. W. Raiffeisen	Hassia	Trimmy	1x-		x	x		
Otto	Hassia	C-Gig	2x-			x		
Hans Martin	Hassia	C-Gig	3x-			x		
Paul	Hassia	C-Gig	4+			x		
Hessen	KRS	C-Gig	4+		x			
Bremer Stadtmusikanten	Hassia	C-Gig	4x+			x		
Jürgen Scheuermann	KRS	C-Gig	4x+	x				
Neptun	KRS	C-Gig	4x+		x	x		
Alte Brücke	KRS	C-Gig	4x+		x	x		
Löwe	KRS	C-Gig	4x+			x		
Hassia	Hassia	C-Gig	8+		x	x		
Team	Hassia	D-Gig	2x+		x	x		
Ahab	KRS	D-Gig	4+		x	x		
Peaquod	KRS	D-Gig	4+		x	x		
Moby Dick	KRS	E-Gig	4+		x	x		
Jugend	Hassia	E-Gig	4+		x	x		
Jürgen	KRS	Rennboot	1x-	x			x	
Gukamo	Hassia	Rennboot	1x-	x				
Kalypso	Büttner	Rennboot	1x-					x
Schwan	KRS	Rennboot	1x-	x				
Goldstück	Hassia	Rennboot	1x-	x				
Nix wie weg	Hassia	Rennboot	1x-	x				



Ruderordnung

Abi82	KRS	Rennboot	1x-	x				
Abi2001	KRS	Rennboot	1x-	x				
Gold und Silber	Hassia	Rennboot	1x-	x			x	
Lady Locker	Hassia	Rennboot	1x-	x				
Geelerieb	Hassia	Rennboot	1x-	x				
Carlo	KRS	Rennboot	1x-	x			x	
Marianne	Hassia	Rennboot	1x-	x			x	
Kleiner Pirat	Hassia	Rennboot	1x-	x				
Mainteufel	Hassia	Rennboot	1x-	x				
Geier	Hassia	Rennboot	1x-	x				
Amarena	Hassia	Rennboot	1x-	x				
Uschi	KRS	Rennboot	1x-	x			x	
Trakai	Hassia	Rennboot	2-	x				
Plovdiv	Hassia	Rennboot	2-	x				
Varese	Hassia	Rennboot	2-	x				
Vision	Hassia	Rennboot	2-	x				
Olympia	Hassia	Rennboot	2-	x			x	
Eton	Hassia	Rennboot	2x-	x				
Never give up	Hassia	Rennboot	2x-	x				
Meister Eder	Hassia	Rennboot	2x-	x			x	
Cassiopeia	Hassia	Rennboot	2x-	x			x	
Weißer Hai	Hassia	Rennboot	2x-	x				
Arrabiata	Hassia	Rennboot	2x-	x				



Ruderordnung

Pumuckl II	Hassia	Rennboot	2x-	x			x	
Werner Schrön	Hassia	Rennboot	4x-	x				
Seopl	Hassia	Rennboot	4x-	x			x	
Reisschüssel	Hassia	Rennboot	4x+	x				
A-Team	Hassia	Rennboot	4x+	x				
Goldente	Hassia	Rennboot	4x+	x				
Brüder Grimm	Hassia	Rennboot	4x+	x				
175 Jahre KRS	KRS	Rennboot	8+	x				
Magenta-Achter	Hassia	Rennboot	8+	x			x	



Ruderordnung

Anhang B

Ruderbefehle

Ort	Hassia (Ankündigung - Ausführung)	DRV (Ankündigung - Ausführung)
Land	„Mannschaft ans Boot" - "hebt auf"	
	Kann erweitert werden durch in die Hände oder Schulter	
	„Boot drehen" -"Land (oder Wasser oder RG oder Möve)"	„Boot drehen" – „Wasserseite (o.ä.) hoch!"
	Unbedingt darauf achten, dass die Ausleger den Boden nicht berühren, ggf. den Oberschänkel zum Abstützen des Bootes verwenden	
	„Fertigmachen zum Einsteigen, Ausleger frei" - "steigt ein!"	„Fertigmachen zum Einsteigen" – „steigt ein!"
	Alle Ruderer haben ein Bein auf dem Trittbrett, die Wasserseite Hand die Skulls bzw. den Riemen in der Hand, die Ausleger sind frei und der Landseitige Fuß stößt das Boot vom steg ab	
	"Fertigmachen zum Aussteigen" - "Steigt aus!"	
	Steuermann steigt aus und hält das Boot fest. Der „wasserseitige" Fuß der Ruderer steht auf dem Trittbrett. Beim Aussteigen wird das „wasserseitige" Ruder mit herausgenommen	
Wasser	„In die Auslage, fertig" - "los!"	„Alles vorwärts" – „los!"
	In die Auslage gehen, Blätter senkrecht drehen und durchziehen	
	„Aus der Rückenlage" - "los!"	
	Start aus der Rückenlage	
	„Streichen" - "los!"	„Alles rückwärts" – „los!"
	In die Rücklage gehen (Beine gestreckt, Hände am Körper), Blätter entgegengesetzt (180°) der der Vorwärtsbewegung in das Wasser stellen. Ruder über ganze Rollbahnlänge in die Auslage drücken	
	„Wende über Backbord" -"los!"	



Ruderordnung

	<p>Aus der Rücklage, Blattstellung Backbord 180° aufgedreht, Steuerbordblatt angekantet auf dem Wasser lassen in der Auslage: Backbordblatt ankanten und Steuerbordblatt aufdrehen, Zug (umgekehrt für Wende über Steuerboard) Immer mit der Strömung wenden!</p>	
		„Kurze Wende über Backbord“ – „los!“
		(Steuerbord entsprechend) Backbordholm am Körper (Blatt 180° aufgedreht), Steuerbordholm in Armauslage (Blatt aufgedreht), ohne Rollbahn. Entgegengesetzte gleichzeitige Wasserarbeit auf beiden Bordseiten, Blätter beim Luftweg senkrecht.
	„Stoppen“- "stoppt!"	
	Blätter kontinuierlich im Wasser aufdrehen bis sie senkrecht stehen	
	„Ruder" - "halt"	
	Ankündigung erfolgt beim Setzen der Blätter. Ausführung erfolgt beim Abscheren, die Ruder gehen in Orthogonalstellung	
	"Blätter" - "ab"	
	Die Blätter werden flach auf das Wasser gelegt.	
	"Klarmeldung!"	
	Am Bug beginnend melden die Sportler, sobald sie ruderbereit sind („1 fertig!", „2 fertig!", „3 fertig!", ...).	
	„Skulls (Riemen)" – „lang!"	
	Ankündigung in der Auslage, Ausführung nach dem Ausheben der Blätter. Die Holme werden in der Hand behalten.	
	„Backbord" – „lang!"	
	(Steuerbord entsprechend) Ankündigung in der Auslage, Ausführung nach dem Ausheben der Blätter. Die Holme werden in der Hand behalten, aber es wird nur auf einer Seite lang gemacht.	
	„Backbord überziehen!"	



Ruderordnung

	(Steuerbord entsprechend) Das Steuerbord-Ruder wird nicht soweit in die Auslage gebracht. Auf Backbord wird besonders kräftig gezogen.	
	„Hochausziehen!“	„Hochscheren!“
	Im Freilauf werden die Innenhebel tief ins Boot gedrückt (z.B. bei hohen Wellen).	
	„Halbe (ohne) Kraft!“	
	Es wird mit wenig (nahezu ohne) Kraft durchgezogen.	
	„Frei weg!“	
	Dieses Kommando wird gegeben, um „Überziehen“, „Hochausziehen“, „Halbe Kraft“, u.ä. wieder aufzuheben.	



Ruderordnung

Anhang C

Detaillierte Beschreibung des Hausrevieres

- (1) Das Bootshaus der Hassia liegt an der Binnenschiffahrtsstraße Main bei Kilometer 56,1 am rechten Ufer. Das Hausrevier ist begrenzt auf den folgenden Mainabschnitt:
 - im Oberwasser auf das Unterwasser der Staustufe Krotzenburg (Mainkilometer 63,2)
 - im Unterwasser auf das Oberwasser der Staustufe Mühlheim (Mainkilometer 53,8)
 - über diese o.g. Kilometrierung darf in keinem Fall hinausgefahren werden, da ab der Sperrbetonung (rot-weiß-rot) die Sog-, Walzen- oder Strudelwirkung zu stark ist, als dass eine Rudermannschaft mit eigener Kraft aus dem Gefahrenbereich heraus gelangen kann.
- (2) Für das Hausrevier Main gilt das Deutsche Binnenschiffahrtsgesetz in Form der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO).
- (3) Im Mainabschnitt des Hausrevieres befinden sich folgende Gefahrenstellen (vom Oberwasser Mainkilometer 63,2 bis zum Unterwasser Mainkilometer 53,8):
 - Mainkilometer 63,2, Staustufe Krotzenburg, linkes Ufer: unterhalb der Wehranlage entsteht Walzenbildung aus der sich Ruderboote und Personen nicht selbsttätig befreien können -> Gefahr des Ertrinkens
 - Mainkilometer 63,2, Staustufe Krotzenburg, rechtes Ufer: Ende des Schleusenkanals -> ein- und ausfahrenden Großschiffahrt – Kollisionsgefahr
 - Mainkilometer 62,3, linkes Ufer: Bootsrampe -> Kollisionsgefahr mit Sportbooten
 - Mainkilometer 62,2, Kraftwerk Staudinger, rechtes Ufer: Wasserentnahmestelle für Kühlbetrieb des Kraftwerkes -> Sog- und Wirbelbildung möglich
 - Mainkilometer 61,9, Kraftwerk Staudinger, rechtes Ufer: Hafenein- und -ausfahrt -> Kollisionsgefahr mit Großschiffahrt
 - Mainkilometer 61,6, Kraftwerk Staudinger, rechtes Ufer: Einleitestelle für Kühlwasser des Kraftwerkes -> Sog- und Wirbelbildung möglich – gelbe Bojen zur Abgrenzung beachten
 - Mainkilometer 61,3, Kraftwerk Staudinger, rechtes Ufer, „Ölhafen“: Hafenein- und -ausfahrt –> Kollisionsgefahr mit Booten der Fischerinnung
 - Mainkilometer 60,9, „NATO-Rampe“, rechtes und linkes Ufer: bevorzugte Trailerstelle der Gefahrenabwehr (Feuerwehr, THW, DLRG) und für Sportboote -> Kollisionsgefahr mit Booten aller Art
 - Mainkilometer 60,4, rechtes Ufer: Anlegesteg Ruderclub Möve mit Bootsrampe -> Kollisionsgefahr mit Ruderbooten und Trainermotorbooten
 - Mainkilometer 60,4, linkes Ufer: Steg und Bootsrampe des Motorbootsclub Delfin Kleinauheim -> Kollisionsgefahr mit Sportbooten
 - Mainkilometer 60,2, rechtes Ufer: Anlegesteg der Primuslinie (Personenschiffahrt) – Personenschiffe legen auch entgegen der Fahrtrichtung an -> Kollisionsgefahr mit Personenschiffen



Ruderordnung

- Maimkilometer 60,0 bis 59,7, rechtes Ufer: Liegestelle Großauheim für Großschifffahrt
- Maimkilometer 59,55, „Auheimer Brücke“ Eisenbahn- und Straßenbrücke – Durchfahrt beachten! Großschifffahrt bevorrechtigt passieren lassen!
- Maimkilometer 59,4, rechtes Ufer: Umschlagstelle Raiffeisen für Großschifffahrt
- Maimkilometer 59,4 bis 59,0: verkürzte Strecke um 280m wegen Mainumverlegung (aus Altarm Steinheim)
- Maimkilometer 59,0 bis 57,8: Wasserskistrecke – erhöhte Wellenbildung durch Wasserski-boote, Kollisionsgefahr auch mit Wasserskiläufern, die ggfs. ohne Kontakt zum Boot im Wasser schwimmen
- Maimkilometer 58,8, linkes Ufer: Steg und Bootsrampe des Hanauer Motorboot- und Wasserskiclubs → Kollisionsgefahr mit Sportbooten
- Maimkilometer 57,8, linkes Ufer: Ein- und Ausfahrt Altarm Steinheimer Bogen und Bootsrampe → Kollisionsgefahr mit Sportbooten
- Im Altarm Steinheimer Bogen: Sog- und Wellenschlag vermeiden! Schilfgürtel am Ufer und Wasserpflanzen im hinteren Bereich des Altarms – Umweltschutz beachten. Liegeplatz für Sportboote -> Kollisionsgefahr mit Booten aller Art
- Maimkilometer 57,6 bis 56,8, rechtes Ufer: Liege- und Umschlagstelle für Großschifffahrt (mit Genehmigung der Hanauer Hafenverwaltung)
- Maimkilometer 57,6, linkes Ufer: Anlegesteg der Primuslinie (Personenschifffahrt) – Personenschiffe legen auch entgegen der Fahrtrichtung an → Kollisionsgefahr mit Personenschiffen
- Maimkilometer 56,8 bis 56,6, Mainhafen Hanau, rechtes Ufer: Hafenein-und -ausfahrt → Kollisionsgefahr mit Großschifffahrt – Achtung: Schiffe wenden ggfs. bei Ein- oder Ausfahrt! Abstand halten – Lage beobachten – im sicheren Abstand vorbeifahren
- Maimkilometer 56,6 bis 56,5, Mainhafen Hanau, rechtes Ufer: Liege- und Umschlagstelle für Großschifffahrt
- Maimkilometer 56,6 (Hafenausfahrt) bis 55,0: Engstelle Main für Großschifffahrt -> es besteht Überholverbot!
- Im Mainhafen Hanau: Liege- und Umschlagstelle für Großschifffahrt -> Kollisionsgefahr mit Großschifffahrt
- Maimkilometer 56,4, „Steinheimer Brücke“ Eisenbahn- und Straßenbrücke – Durchfahrt beachten! Großschifffahrt bevorrechtigt passieren lassen!
- Maimkilometer 56,1, rechtes Ufer: Anlegesteg Ruderclub Hassia mit Bootsrampe → Kollisionsgefahr mit Ruderbooten und Trainermotorbooten
- Maimkilometer 55,9 bis 55,6, linkes Ufer: Steganlage und Bootsrampe des Hanauer Boots-Club → Kollisionsgefahr mit Sportbooten



Ruderordnung

- Maimkilometer 55,8, rechtes Ufer: Anlegesteg Hanauer Rudergesellschaft mit Bootsrampe → Kollisionsgefahr mit Ruderbooten und Trainermotorbooten
 - Maimkilometer 55,7, rechtes Ufer, Hafen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), Außenstelle Hanau: Liege- und Umschlagstelle für Schiffe der WSV, Liegestelle der Strompolizei und Gefahrenabwehr (Feuerwehr und DLRG bei Veranstaltungen) → Kollisionsgefahr mit Einsatz- und Rettungsbooten – bei blauem Funklicht wird Wegerecht von diesen eingefordert! Achtung: Wellenschlag! – keine Einfahrt für Ruderboote der Hassia!
 - Maimkilometer 55,7 bis 55,5, rechtes Ufer: Liegestelle Hanau für Großschifffahrt
 - Maimkilometer 55,5, rechtes Ufer: Kinzigmündung – keine Einfahrt für Ruderboote der Hassia!
 - Maimkilometer 55,5, rechtes Ufer: Kinzigmündung, Liegesteg der AquaFun, Verleih für Tretboote und führerscheinfreie Motorboote – von hier muss mit laienhaftem Bootsverkehr gerechnet werden, da die bootsausleihenden Personen lediglich eine kurze Einweisung erhalten → Kollisionsgefahr mit Sportbooten
 - Maimkilometer 55,5, rechtes Ufer: Kinzigmündung, Aus- und Einfahrt für Boote der Ski- und Kanugesellschaft 1925 Hanau, hier: Stand-Up-Paddle-Boards, Drachenboote, Kanus → Kollisionsgefahr mit Sportbooten und Boards
 - Maimkilometer 54,8, rechtes Ufer: Anlegesteg der Primuslinie (Personenschifffahrt) – Personenschiffe legen auch entgegen der Fahrtrichtung an → Kollisionsgefahr mit Personenschiffen
 - Maimkilometer 54,2, rechtes Ufer: Bootsrampe → Kollisionsgefahr mit Sportbooten
 - Maimkilometer 53,8, Staustufe Mühlheim, rechtes Ufer: oberhalb der Wehranlage entsteht Sogwirkung und Strudelbildung aus der sich Ruderboote und Personen nicht selbsttätig befreien können → Gefahr des Absturzes und Ertrinkens
 - Maimkilometer 53,8, Staustufe Mühlheim, linkes Ufer: Ende des Schleusenkanals → ein- und ausfahrenden Großschifffahrt – Kollisionsgefahr
- (4) Die Fahrinne des Maines ist mit Tonnen markiert, das linke Ufer (Steinheimer Ufer) mit grünen Tonnen, das rechte Ufer (Hanauer Ufer) mit roten Tonnen. Die Lage der Tonnen ist im Mainatlaskverzeichnis verzeichnet. Im Frühjahr 2017 wurden durch die WSV im Unterwasser der Staustufe Krotzenburg bei Maimkilometer 62,9 und 62,7 zusätzlich jeweils eine rote und grüne Tonne gesetzt. Tonnen können jederzeit durch die WSV gesetzt oder entfernt werden, je nach Veränderung des Flußgrundes (Untiefen) – bereits nach einem Starkregenereignis im Oberwasser und damit verbundener höherer Abflußgeschwindigkeit des Maines kann sich die Fahrinne und daraus resultierend die Lage der Tonnen verändern.
- (5) Der Main ist eine der am stärksten frequentierten Bundeswasserstraßen, der Hanauer Hafen unter den 20 umschlagstärksten Häfen im Bundesgebiet – dies hat zur Folge, dass jederzeit mit Großschifffahrt gerechnet werden muss. Die diversen Liege- und Umschlagstellen in unserem Hausrevier werden angefahren und geräumt, das heißt, dass während einer Ruderfahrt stromaufwärts ein Liegeplatz z.B. am Hanauer Hafen noch frei sein kann und bei der Rückkehr von der Krotzenburger Schleuse liegt an diesem Liegeplatz ein Großschiff zum Be- oder Entladen.



Ruderordnung

- (6) Im gesamten Main ist grundsätzlich das Baden erlaubt, lediglich im Bereich von Brücken, Wehr- und Schleusenanlagen, Bauwerken und Hafenanlagen besteht 100m oberhalb und 100m unterhalb des jeweiligen Bauwerkes ein Badeverbot. Demnach muss in weiten Bereichen des Maines mit Schwimmern und Badenden gerechnet werden.
- (7) Darüber hinaus kann es innerhalb des Hausrevieres zu Baustellen der WSV an Fahrrinne und Uferbefestigungen oder an den Brückenbauwerken und Hochspannungsleitungen, zu Schiffahrtsperrern (z.B. wegen einer Regatta), Tauch- und Bootseinsätzen oder -übungen der Gefahrenabwehr, Schiffshavarien und weiteren Störungen kommen. Taucheinsatzstellen werden mit Sperrnachen (rote Tafel oder Flagge zum Ufer -> Durchfahrt zwischen Sperrnachen und Ufer verboten; rot über weiße Tafel oder Flagge zur Fahrrinne -> Sog und Wellenschlag vermeiden) sowie der „Alpha-Flagge“ des internationalen Flaggenalphabetes (blauweißer Doppelstander, in der Mitte senkrecht geteilt) gekennzeichnet. Durchfahren des abgesperrten Taucheinsatzgebietes mit Booten (auch mit Ruderbooten) bedeutet für den Einsatztaucher im Wasser akute Verletzungs- oder gar Lebensgefahr!