



Kanal an. Hier könne das System die Navigation deutlich vereinfachen und die Passage sicherer machen. Zumal außer Schiffen auch weitere Sicherheit- wie Komfortgebende Faktoren in das System eingebunden sind: SAR-Flugzeuge, Pegel- und Wetterstationen, Landstationen zur Verkehrsüberwachung, wichtige Seezeichen und Seenotmarkierungssender. Dadurch können über automatische Messstationen auf Seezeichen zunehmend aktuelle Wetter- und Strömungskarten und Wasserstandsdaten direkt auf die elektronische Karte des AIS-Plotters gespeist werden. Bedeutsam beispielsweise in stürmischen Gewässern mit großem Tidenhub wie der Biskaya, wo manche Häfen nur bei Flut oder mit auflaufendem Wasser angelaufen werden können.

Zudem befindet sich das System noch im Aufbau: Erst seit



dem 1. Juni 2010 wurde ein AIS-Empfänger im Rahmen einer ESA-Studie auf der Raumstation ISS in Betrieb genommen. Erste Ergebnisse zeigen, dass die Höhe der ISS ideal für ein orbital gestütztes Netz ist. Bisher haben die Ultrakurzwellen des AIS, bodennah gesendet, nur eine Reichweite von etwa 30 Seemeilen. Das ist zwar eigentlich ausreichend, doch durch ein weltweit umspannendes Netz ergeben sich neue Möglichkeiten.

Eigentlich müssen alle größeren Berufsschiffe ausgerüstet sein – doch die Praxis lehrt anderes

Vieles wird in der Sportschifffahrt davon abhängen, wie sich das System weiter entwickelt und verbreitet. So klagen erste AIS-Käufer auch über mangelnde Send- und Empfangsqualität ihrer Transponder, weiß Ausrüster A.W. Niemeyer. Andererseits diskutieren einige Länder wie die Türkei schon über

eine generelle Ausrüstungspflicht auch für Sportboote. Das AIS-Potenzial ist jedenfalls groß; Sportboothäfen beispielsweise könnten künftig Informationen über Servicemöglichkeiten und Liegeplätze auch per AIS versenden. Das mag manch einer gegenwärtig noch für bloßen Spielkram halten, andererseits: Wer hätte vor 50 Jahren schon gedacht, dass wir uns irgendwann in digitalen Karten segeln sehen? [↓](#)

AIS auch in abgelegenen Inselgruppen

Weltumsegler Volker Kießling über den Nutzen von AIS außerhalb Europas:

„Auch außerhalb Europas setzt sich AIS immer mehr als zusätzliches Hilfsmittel zur Kollisionsverhütung durch. Und zwar nicht nur bei der ausrüstungspflichtigen Berufsschifffahrt. So haben heute wohl über die Hälfte aller Yachten auf Weltumsegelung einen AIS-Empfänger, zunehmend mehr sogar einen Class B Transceiver, an Bord.“

Positiv überrascht hat uns, dass selbst auf abgelegenen pazifischen Inselgruppen wie Kiribati die Inselfrachter teilweise nach den SOLAS-Bestimmungen ausgerüstet sind und über AIS verfügen. Ein Problem stellen dagegen die überall auf den Weltmeeren anzutreffenden chinesischen Longliner dar, die weder auf UKW antworten noch über AIS zu verfügen scheinen.



Volker Kießling am Navitisch mit AIS



Inselfrachter in Kiribati mit AIS

Auf mehrtägigen Segelstrecken abseits kommerzieller Schifffahrtsrouten erkennt man mit AIS daher nur knapp die Hälfte der Schiffe. Da zudem der bei den meisten Geräten mitlaufende Plotter oder PC zu viel Strom verbraucht, verzichten wir bei Langstrecken auf den Einsatz unseres AIS.

Unser Fazit: Einen regelmäßigen Ausguck und Radar kann AIS nicht ersetzen, wohl aber ergänzen. Und in stark befahrenen Gebieten wie der Anfahrt zum Panamakanal leistet es wertvolle Dienste.“

Michaela und Volker Kießling sind seit 2005 mit ihrer LA GITANA, einer Amel Marama, auf Weltumsegelung unterwegs. Auf ihrer Webseite www.seezigeuner.de berichten sie täglich von ihren neuesten Erlebnissen unter Segeln.