

# Ausweich-/Fahrregeln & Signale aus der Sicht des Küstenkanuwanderns

-----  
**Text:** Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (31/08/02)

**Bezug:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Fahrregeln.pdf)

- |  |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Grundregeln</li><li>2. Rechtsfahrgebot im Fahrwasser</li><li>3. Begegnung im Fahrwasser</li><li>4. Überholen</li><li>5. Fahrwasserquerung</li><li>6. Kollisionsgefahr</li><li>7. Schlechte Sichtverhältnisse (Nebel/Nacht)</li><li>8. „Funsportler“</li><li>9. Schall-/Lichtsignale</li></ol> |
|--|

Im Wesentlichen ist beim Küstenkanuwandern gemäß der Vorgaben der deutschen **See-schiffahrtsstraßen-Ordnung** (SeeSchStrO) der international gültigen **Kollisionsverhütungsregeln** (KV) Folgendes bei der Begegnung mit anderen Schiffen beachten:

## 1. Grundregeln

- Grundsätzlich gilt, dass jeder sich so zu verhalten hat, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffverkehrs gewährleistet und dass kein Anderer geschädigt, gefährdet, behindert oder belästigt wird.
- Jeder muss prüfen, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Im Zweifelsfall ist diese Möglichkeit anzunehmen.
- Zur Abwehr einer unmittelbar drohenden Gefahr müssen auch dann alle erforderliche Maßnahmen ergriffen werden, wenn diese ein Abweichen der Verkehrsvorschriften notwendig machen.

## 2. Rechtsfahrgebot im Fahrwasser

- Die Fahrwasser sollten am äußersten rechten Rand befahren werden.
- Wenn die Wassertiefe es zulässt, empfiehlt es sich für uns sogar, knapp außerhalb des Fahrwassers zu fahren. Dabei ist so zu fahren, dass für die übrige Schifffahrt klar erkennbar ist, dass wir das Fahrwasser nicht benutzen.
- Hinweis: Die Schifffahrt nutzt im allgemeinen aus Gründen der Leichtigkeit der Navigation das Fahrwasser. Aber wir dürfen uns nicht voll darauf verlassen. Insbesondere Fischereifahrzeuge, Sportboote aber auch die lokale Fährschifffahrt, die die örtlichen Gegebenheiten gut kennen, fahren häufiger außerhalb des Fahrwassers. Sollten wir uns unsicher sein, von der Schifffahrt gesehen zu werden, bietet es sich - sofern gerade in der Nähe - an, z.B. dicht neben einer Fahrwassertonne Position zu beziehen und die Schifffahrt passieren zu lassen.

## 3. Begegnung im Fahrwasser

- Kommt uns im Fahrwasser ein anderes Schiff entgegen, ist nach Steuerbord auszuweichen.
- Wir dürfen nicht die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindern, dass nur innerhalb eines (engen) Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren kann.

## 4. Überholen

- Grundsätzlich ist links zu überholen. Wenn die Umstände es jedoch erfordern, darf rechts überholt werden.
- Werden wir selber überholt, müssen wir das Überholen soweit wie möglich erleichtern.

## 5. Fahrwasserquerung

- Das Queren von Fahrwassern sollten wir soweit wie möglich vermeiden.
- Müssen wir jedoch unbedingt ein Fahrwasser queren, so dürfen wir die im Fahrwasser fahrenden Schiffe nicht behindern.
- Zudem haben wir durch unser Verhalten der übrigen Schifffahrt deutlich zu machen, dass wir warten werden.
- Außerdem sollten wir das Fahrwasser nur im Pulk queren, und zwar - um von der Schifffahrt besser gesehen zu werden - möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur Verkehrsrichtung des Fahrwassers ("Volle Beitseite").

## 6. Kollisionsgefahr

- Kreuzt sich unser Kurs mit einem andern Schiff, so sollten wir davon ausgehen, dass wir u.U. nicht gesehen werden und entsprechend danach handeln ("David-gegen-Goliath-Prinzip").
- Die "Gewährleistung der Grundregel der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs" fordert von uns, dass wir - sofern die Umstände es uns ermöglichen - von uns aus der übrigen Schifffahrt ausweichen. Dabei sollten wir nach dem Motto paddeln: "Sollte der uns ausweispflichtigen Schifffahrt ein Manöver schwerer fallen als uns, so sollten wir ausweichen, d.h. so paddeln, dass diese kein Ausweichsmanöver zu fahren braucht."
- Ausgewichen werden muss jedoch grundsätzlich z.B.:
  - (a) einem manövrierunfähigen Fahrzeug:  
(erkennbar an: 2 Bälle o. ähnliche Signalkörper senkrecht übereinander);
  - (b) einem manövrierbehinderten Fahrzeug (z.B. Bagger):  
(erkennbar an: 1 Ball + 1 Rhombus + 1 Ball senkrecht übereinander);
  - (c) einem Schlepper:  
(erkennbar sofern über 200 m lang an: 1 Rhombus (d.h. 2 Kegel mit gemeinsamer Grundfläche));
  - (d) einem tiefgangbehinderten Fahrzeug:  
(erkennbar an: 1 Zylinder als Signalkörper);
  - (e) einem fischenden Fahrzeug, sofern wir uns außerhalb des Fahrwassers befinden:  
(erkennbar an: 1 Stundenglas (d.h. 2 Kegel mit den Spitzen zueinander)).
- Befindet sich das andere Schiff an unserer Steuerbordseite, sollten wir unbedingt ausweichen. Dabei sollten wir es vermeiden, bei Annäherung des anderen Fahrzeugs vor seinem Bug zu kreuzen, vielmehr sollten wir warten und im Heckwasser des anderen Schiffs (Vorsicht Wirbel und Strom!) vorbeifahren.
- Haben wir nicht auszuweichen, so müssen wir Kurs und Geschwindigkeit beibehalten ("Kurshalter").
  - è Sind wir uns jedoch nicht sicher, dass der Ausweichpflichtige uns ausweicht, dürfen wir eine Korrektur vornehmen ("Manöver des vorletzten Augenblicks").
  - è Sind wir uns sicher, dass der Ausweichpflichtige uns nicht mehr ausweichen kann, so müssen wir eine Korrektur vornehmen, um selber den Zusammenstoß zu vermeiden ("Manöver des letzten Augenblicks").

- Sind unterwegs Kurskorrekturen vorzunehmen, um der Schifffahrt auszuweichen und dadurch einen Zusammenstoß zu verhindern, sollten sie rechtzeitig und so deutlich ausfallen, dass die anderen Fahrzeuge diese als solche erkennen können. Erforderlichenfalls ist die Fahrt zu mindern oder durch Stoppen oder Rückwärtsgehen jegliche Fahrt wegzunehmen.  
è Aufeinander folgende kleine Änderungen des Kurses und/oder der Geschwindigkeit sollen vermieden werden.
- Hinweis: Die Möglichkeit eines Zusammenstoßes ist u.a. dann anzunehmen, wenn die Kompasspeilung eines sich nähernden Schiffes sich nicht merklich ändert ("Kollisionspeilung").

## 7. Schlechte Sichtverhältnisse (Nebel/Nacht)

- Werden wir unterwegs von Nebel oder schlechter Sicht überrascht bzw. besteht die Gefahr, dass wir in die Dunkelheit der Nacht geraten, ist möglichst umgehend das Fahrwasser zu verlassen und ein sicherer Ort anzulaufen (Land bzw. flaches Gewässer).

## 8. "Funsportler"

- Segelsurfer, Wassermotorradfahrer und Führer von Zugbooten der Wasserskiläufer haben allen anderen Fahrzeugen auszuweichen. Dennoch sollten wir auch hier nicht sicher sein, stets von diesen Funsportlern gesehen zu werden.
- Seekajaks werden nach herrschender Rechtsprechung den Sportbooten zugeordnet. Auf dem Meer sind sie gegenüber Maschinenfahrzeugen und/oder Segelbooten grundsätzlich gleichberechtigt, d.h.:  
è eine generelle Ausweichspflicht gegenüber Maschinenfahrzeugen und Segelbooten besteht nicht.
- Hinweis: Dennoch fordert die „Gewährleistung der Grundregeln Es der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ von uns, dass wir – sofern die Umstände es uns ermöglichen – von uns aus der übrigen Schifffahrt ausweichen. Dabei sollten wir nach dem folgenden Motto paddeln:  
è „Sollte der uns ausweichpflichtigen Schifffahrt ein Manöver schwerer fallen als uns, so sollten wir rechtzeitig ausweichen.“

## 9. Schall-/Lichtsignale

- Um unterwegs auf sich aufmerksam zu machen und ein Kollision zu vermeiden, muss es uns möglich sein, mit Hilfe von:  
è Lichtsignalen (z.B. Abschuss einer weißen Signalkugel; Leuchten mit einer starken Taschenlampe; Anstellen eines Blitzsignals),  
è Schallsignalen (z.B. mittels Knallsignal, Nebelhorn, Signalpfeife) bzw.  
è Funksignalen (UKW-Sprechfunk, Kanal 16) auf uns aufmerksam zu machen.
- Folgende Schallsignale können wir z.B. während der Begegnung mit anderen Schiffen hören:  
è Warnsignal:  
1 langer Ton = Achtungsignal;  
1 kurzer + 1 langer Ton = Bleib-weg-Signal! Gefahrenbereich verlassen.  
è Hinweissignal "Gefahr":  
5 kurze Töne = "Kommen Sie Ihrer Ausweichpflicht nach!"  
è Manöversignale:  
1 kurzer Ton = "Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord."  
2 kurze Töne = "Ich ändere meinen Kurs nach Backbord."  
3 kurze Töne = "Meine Maschine arbeitet rückwärts."

**Literatur:**

Kollisionsverhütungsregeln/Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, Delius Klasing Verlag, 2. Aufl. 1999.

BSH (Hg.), Sicherheit im See- und Küstenbereich. Sorgfaltsregeln für Wassersportler, 2001

R.Dreyer, Sportküstenschifferschein und Sportbootführerschein See, 2.Aufl. 2000