

# Fahrregeln & Signale

## aus der Sicht des Küstenkanuwanderns

-----  
**Text:** Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (1/09/02-IV)

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

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| 1. Grundregeln                   | 6. Kollisionsgefahr                    |
| 2. Rechtsfahrgebot im Fahrwasser | 7. Schlechte Sichtverhältnisse (Nebel) |
| 3. Begegnung                     | 8. Dunkelheit                          |
| 4. Überholen                     | 9. „Funsportler“                       |
| 5. Fahrwasserquerung             | 10. Schall-/Lichtsignale               |

Im Wesentlichen ist beim Küstenkanuwandern gemäß der Vorschriften der deutschen **Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung** (SeeSchStrO) und der international gültigen **Kollisionsverhütungsregeln** (KVR) Folgendes im Rahmen des Schiffverkehrs zu beachten.

### 1. Grundregeln

- Kanuten sollten sich von der Berufsschifffahrt nach Möglichkeit fern halten und Schifffahrtswege meiden. *(BSH-Sicherheitsregeln für Wassersportler: Nr. 9)*
- Grundsätzlich gilt, dass jeder sich so zu verhalten hat, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffverkehrs gewährleistet und dass kein Anderer geschädigt & gefährdet und – sofern nicht unvermeidbar - behindert & belästigt wird. *(SeeSchStrO §3 (1))*
- Zur Abwehr einer unmittelbar drohenden Gefahr müssen auch dann alle erforderliche Maßnahmen ergriffen werden, wenn diese ein Abweichen der Verkehrsvorschriften notwendig machen. *(SeeSchStrO §3 (3))*
- Wer infolge des Genusses alkoholischer Getränke in der sicheren Führung seines Kajaks behindert ist oder mind. 0,8 ‰ Alkohol im Blut hat, darf nicht mehr entlang der Küste paddeln, d.h. weder den Kurs noch die Geschwindigkeit seines Kajaks selbstständig bestimmen. *(SeeSchStrO §3 (3))*

### 2. Rechtsfahrgebot im Fahrwasser

- Die Fahrwasser sollten am äußersten rechten Rand befahren werden. *(KVR 9 (a))*
- Wenn die Wassertiefe es zulässt und dies ohne Gefahr möglich ist, sollten Kanuten außerhalb des Fahrwassers fahren, zumindest knapp außerhalb des Fahrwassers. *(BSH-Sicherheitsregeln für Wassersportler: Nr. 9)*  
Dabei ist so zu fahren, dass für die übrige Schifffahrt klar erkennbar ist, dass wir das Fahrwasser nicht benutzen. *(SeeSchStrO §22 (2))*
- 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 bzw. Pricke – jedoch stromabwärts - Position zu beziehen und die Schifffahrt passieren zu lassen. Bei der

Annäherung an ein solches Seezeichen ist jedoch genau darauf zu achten, dass die Strömung einen nicht auf das Seezeichen drückt!

### 3. Begegnung

- Wer im Fahrwasser fährt, hat Vorfahrt gegenüber jenen, die das Fahrwasser queren, im Fahrwasser drehen bzw. in das Fahrwasser einlaufen, und zwar auch dann, wenn sie aus einem einmündenden Fahrwasser kommen. (SeeSchStrO §25 (1))
- Wer keine Vorfahrt hat, muss rechtzeitig durch sein Fahrverhalten erkennen lassen, dass er warten wird. (SeeSchStrO §25 (6))
- Kommt im Fahrwasser ein anderes Schiff entgegen, ist nach Steuerbord auszuweichen. (SeeSchStrO § 24 (1))
- Kanuten dürfen nicht die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindern, dass nur innerhalb eines (engen) Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren kann. (KVR 9 (b))
- Ausweichen sollten wir 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)). (KVR 18)

### 4. Überholen

- Grundsätzlich ist links zu überholen. Wenn die Umstände es jedoch erfordern, darf rechts überholt werden. (SeeSchStrO §23 (1))
- Werden wir Kanuten selber überholt, müssen wir das Überholen soweit wie möglich erleichtern. (SeeSchStrO §23 (2))
- Können wir Kanuten in einem engen Fahrwasser nur dann sicher überholt werden, wenn wir ausweichen, so muss der Überholer seine Absicht durch Signalton anzeigen: (KVR 9 (e) + 34 (c); SeeSchStrO §23 (4))
  - è 2x lang / 1x kurz = „Ich beabsichtige, an Ihrer Steuerbordseite zu überholen!“
  - è 2x lang / 2x kurz = „Ich beabsichtige, an Ihrer Backbordseite zu überholen!“

### 5. Fahrwasserquerung

- Das Queren von befahrenen Fahrwassern sollten wir Kanuten soweit wie möglich vermeiden. (BSH-Sicherheitsregel Nr. 9; KVR 10 (c) (eigentlich nur für Verkehrstrennungsgebiete vorgeschrieben))
- Müssen wir jedoch unbedingt ein Fahrwasser queren, so dürfen wir die im Fahrwasser fahrenden Schiffe nicht behindern. (SeeSchStrO §25 (2))

- Zudem haben wir durch unser Verhalten der im Fahrwasser fahrenden Schifffahrt deutlich zu machen, dass wir warten werden. (SeeSchStrO §25 (6))
- Queren wir Kanuten ein Fahrwasser, sollten wir das nur gemeinschaftlich in einer Gruppe von Kanuten (Pulk) tun.
- Die Querung selber sollte möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur Verkehrsrichtung des Fahrwassers ("Volle Beitseite") erfolgen.  
Auf diese Weise erreicht man nicht nur, dass man als Kanute von der Schifffahrt eher gesehen werden kann, sondern auch, dass man das Fahrwasser schneller quert und damit auf der anderen Fahrwasserseite früher ankommt. (KVR 10 (c) (eigentlich nur für Verkehrstrennungsgebiete vorgeschrieben, aber überall dort zu empfehlen, wo Fahrwasser gerade auch von anderen Schiffen befahren werden))

## 6. Kollisionsgefahr

- Jeder muss prüfen, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Im Zweifelsfall ist diese Möglichkeit anzunehmen. (KVR 7 (a))
- Kreuzt sich unser Kurs mit einem andern Schiff, so sollten wir Kanuten davon ausgehen, dass wir u.U. nicht gesehen werden und entsprechend danach handeln. ("David-gegen-Goliath-Prinzip") (BSH-Sicherheitsregel Nr. 9)
- 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:
  - è "Sollte der uns ausweispflichtigen Schifffahrt ein Manöver schwerer fallen als uns, so sollten wir ausweichen, d.h. so paddeln, dass diese kein Ausweichmanöver zu fahren braucht." (SeeSchStrO §3 (1); BSH-Sicherheitsregel Nr. 9)
- Befindet sich das unseren Kurs kreuzende Schiff an unserer Steuerbordseite, sollten wir unbedingt ausweichen.
  - è Dabei sollten wir es vermeiden, bei Annäherung des anderen Fahrzeugs vor seinem Bug zu kreuzen,
  - è vielmehr sollten wir warten und im Heckwasser des anderen Schiffs (Vorsicht Wirbel & Strom!) vorbeifahren. (KVR 15)
- Haben wir nicht auszuweichen, so müssen wir Kurs und Geschwindigkeit beibehalten ("Kurshalter"). (KVR 17(a)(i))
  - è Sind wir uns jedoch nicht sicher, dass der Ausweichpflichtige uns ausweicht, dürfen wir eine Korrektur vornehmen ("Manöver des vorletzten Augenblicks"). (KVR 17 (a) (ii))
  - 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"). (KVR 17 (b))
- Sind unterwegs Kurskorrekturen vorzunehmen, um der Schifffahrt auszuweichen und dadurch einen Zusammenstoß zu verhindern,
  - è sollten sie rechtzeitig und so groß sein, dass die anderen Fahrzeuge diese als solche erkennen können. (KVR 8 (a) + (b); KVR 16)
  - è Erforderlichenfalls ist die Fahrt zu mindern oder durch Stoppen oder Rückwärtsgehen jegliche Fahrt wegzunehmen. KVR 8 (e))
  - è Aufeinander folgende kleine Änderungen des Kurses und/oder der Geschwindigkeit sollen vermieden werden. (KVR 8 (b))

- Hinweis: Die Möglichkeit eines Zusammenstoßes ist u.a. dann anzunehmen, wenn die Kompasspeilung eines sich nähernden Schiffes sich nicht merklich ändert ("Kollisionspeilung"). (KVR 7 (d))

## 7. Schlechte Sichtverhältnisse (Nebel)

- Werden wir Kanuten unterwegs von Nebel oder schlechter Sicht überrascht, ist möglichst umgehend das Fahrwasser zu verlassen und ein sicherer Ort anzulaufen (Land bzw. flaches Gewässer). (BSH-Sicherheitsregeln für Wassersportler: Nr. 8)

## 8. Dunkelheit

- Zwischen Sonnenuntergang (SU) und Sonnenaufgang (SA) muss ein Kajak mindestens ein vom BSH zugelassenes, fest angebrachtes weißes Rundumlicht (mit einer 25 Watt-Birne) führen, das über den ganzen Horizont sichtbar ist und eine Mindesttragsweite von 2 sm hat. (KVR 20; SeeSchStrO § 8 (1), § 10 (2))
- Verfügt ein Kanute nicht über ein solches Licht, sollte er auf den Fall vorbereitet sein, dass er auf Grund eines Notstandes in die Dunkelheit geraten kann, d.h. er hat ein weißes Licht ständig (d.h. auch bei Tagestouren) gebrauchsfertig mitzuführen (z.B. wasserdichte Taschenlampe) und bei Kollisionsgefahr rechtzeitig zu zeigen. (SeeSchStrO § 10 (3 und § 9 (1)))

## 9. "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. (SeeSchStrO § 31 (2))
- Seekajaks werden nach herrschender Rechtsprechung den Sportbooten zugeordnet. Entlang der Küste sind sie gegenüber Maschinenfahrzeugen und/oder Segelbooten grundsätzlich gleichberechtigt, d.h.:
  - è eine generelle Ausweichspflicht gegenüber Maschinenfahrzeugen und Segelbooten besteht nicht.

## 10. Schall-/Lichtsignale

- Um unterwegs auf sich aufmerksam zu machen und ein Kollision zu vermeiden, muss es uns Kanuten möglich sein, auf uns aufmerksam zu machen, z.B. 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),
  - è Funksignalen (UKW-Sprechfunk, Kanal 16).
- Folgende Schallsignale (Töne) können wir z.B. während der Begegnung mit anderen Schiffen hören: (SeeSchStrO Anlange II bzw. KVR 34)
  - è Warnsignale:
    - 1 langer Ton = Achtung!
    - 1x kurze + 1x lang = Bleib-weg-Signal: Gefahrenbereich verlassen!
    - 1x lang + 4x kurz = Gefahr: Fahrzeuge gefährden sich einander!
  - è Manöversignale:
    - 1x kurz = "Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord!"
    - 2x kurz = "Ich ändere meinen Kurs nach Backbord!"
    - 3x kurz = "Meine Maschine arbeitet rückwärts!"

2x lang + 1x kurz = „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Steuerbordseite zu überholen!“  
 2x lang + 2x kurz = „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Backbordseite zu überholen“.

- U.a. folgende **Notsignale** (Notzeichen) bedeuten Not und die Notwendigkeit der Hilfe: (*KVR Anlage IV*)
  - è Raketen oder Leuchtkugeln mit roten Sternen einzeln in kurzen Zwischenräumen;
  - è eine rote Fallschirm-Leuchtrakete oder eine rote Handfackel;
  - è ein Rauchsignal mit orangefarbenem Rauch;
  - è langsames und wiederholtes Heben & Senken der nach beiden Seiten ausgestreckten Arme (notfalls auch mit Paddel in der Hand);

### **Anmerkungen:**

Die **Seeschiffahrtsstraßenordnung** (SeeSchStrO) regelt hauptsächlich den Verkehr auf jener Wasserfläche (sog. „Seeschiffahrtsstraße“) der deutschen Nord- und Ostsee, die zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser und einer Linie von 3 sm Abstand seawärts der „Basislinie“ reicht, wobei die „Basislinie“ im Wesentlichen seeseitig der vorgelagerten Inseln verläuft. Darüber hinaus zählen zu den Seeschiffahrtsstraßen z.B. auch die Weser (bis Bremen), die Elbe (bis Hamburger Hafen), die Oste (bis Bremervörde), die Trave (bis Lübeck), die Warnow (bis Rostock).

Für die Emsmündung gilt dagegen eine eigene Ordnung, die **Schiffahrtsordnung Emsmündung**, die jedoch in jenen das Küstenkanuwandern betreffenden Punkten nicht entscheidend von den Bestimmungen der SeeSchStrO abweicht.

Die **Kollisionsverhütungsregeln** (KVR) gelten außer auf der Hohen See auch auf den Seeschiffahrtsstraßen (insbesondere außerhalb der Fahrwasser), sofern die SeeSchStrO nichts anderes bestimmt. Nur solche Kanutinnen und Kanuten, die von der deutschen Küste aus nach Helgoland bzw. zu den dänischen Inseln paddeln, werden wohl nach 1-2 Std. Paddeln in jenen Bereich vorstoßen, in dem allein die Bestimmungen der KVR maßgeblich sind.

### **Literatur:**

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

BSH (Hg.), Sicherheit im See- und Küstenbereich. Sorgfaltsregeln für Wassersportler, 5. Aufl. 2003

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