

Fahrwasser, enge Fahrwasser oder Fahrinnen, eine Gegenüberstellung von Kollisionsverhütungsregeln und Seeschiffverkehrsstraßenordnung

Joachim Venghaus*

26. Februar 2017

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Kollisionsverhütungsregeln zu „engen Fahrwassern“	3
3	Was ist ein enges Fahrwasser oder eine enge Fahrinne nach KVR?	4
4	Es wird ein enges Fahrwasser oder eine enge Fahrinne gemäß KVR befahren	5
4.1	Rechtsfahrgebot	5
4.2	Nichtbehinderungsgebot unter bestimmten Bedingungen	6
4.3	Fischerei im engen Fahrwasser	8
4.4	Queren eines engen Fahrwassers	8
4.5	Überholen im engen Fahrwasser	9
4.6	Krümmungen und Sichthindernisse	12
4.7	Ankern im engen Fahrwasser	13
5	Zusammenfassung	14
5.1	Definitionslücken	14
5.2	Nichtbehinderungsgebot	14
5.3	Ein eigenes Nichtbehinderungsgebot der SeeSchStrO	15
5.4	Sonderfall Flensburger Förde	16
5.5	Nachtrag vom 25.02.2017 oder wo ist die Förde eng?	16
5.6	Nachtrag zu Fahrzeugen, die nur innerhalb eines engen Fahrwassers sicher fahren können	17

*Hochschullehrer an der Hochschule Stralsund

1 Einleitung

Inhaber des Sportbootführerscheins See (SBF-S) und der höheren Befähigungsnachweise SKS, SSS und SHS kennen die Verhaltensregeln am und im Fahrwasser nach dem deutschen Regelwerk SeeSchStrO üblicherweise sehr gut. Weniger ausgeprägt ist hingegen die Kenntnis darüber, was denn nun gilt, wenn ein dänisches, schwedisches oder polnisches Fahrwasser befahren wird. Die SeeSchStrO gilt dort nicht, was aber gilt stattdessen? Die Fragenkataloge zu den deutschen Befähigungsnachweisen geben wenig Aufschluss, ebenso die einschlägigen Lehrbücher oder auch [VEN SBF-S].

Diese Schrift soll dazu beitragen, dass die aus deutscher Sicht teilweise vernachlässigbare Regel 9 der KVR ins Bewusstsein eindringt. Hier wird geregelt, was in gewissen Fahrwassern außerhalb des Geltungsbereichs der SeeSchStrO zu beachten ist. Es wird aber auch dargestellt, dass die Regel 9 eine der weniger gelungenen Regeln ist und zu Recht zumindest in deutschen Gewässern teilweise außer Kraft gesetzt wird.

2 Kollisionsverhütungsregeln zu „engen Fahrwassern“

Der Text hierzu lautet im Zusammenhang:

- Regel 9** a) Ein Fahrzeug, das der Richtung eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne folgt, muss sich so nahe am äußeren Rand des Fahrwassers oder der Fahrrinne an seiner Steuerbordseite halten, wie dies ohne Gefahr möglich ist.
- b) Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindern, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren kann.
- c) Ein fischendes Fahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines anderen Fahrzeugs behindern, das innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne fährt.
- d) Ein Fahrzeug darf ein enges Fahrwasser oder eine Fahrrinne nicht queren, wenn dadurch die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindert wird, das nur innerhalb eines solchen Fahrwassers oder einer solchen Fahrrinne sicher fahren kann. Das letztere Fahrzeug darf das in Regel 34 Buchstabe d vorgeschriebene Schallsignal geben, wenn es über die Absichten des querenden Fahrzeugs im Zweifel ist.
- e)i) Kann in einem engen Fahrwasser oder in einer Fahrrinne nur dann sicher überholt werden, wenn das zu überholende Fahrzeug mitwirkt, so muss das überholende Fahrzeug seine Absicht durch das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe c Ziffer i anzeigen. Ist das zu überholende Fahrzeug einverstanden, so muss es das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe c Ziffer ii geben und Maßnahmen für ein sicheres Passieren treffen. Im Zweifelsfall darf es die in Regel 34 Buchstabe d vorgeschriebenen Signale geben.
- e)ii) Diese Regel befreit das überholende Fahrzeug nicht von seiner Verpflichtung nach Regel 13.

f) Ein Fahrzeug, das sich einer Krümmung oder einem Abschnitt eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne nähert, wo andere Fahrzeuge durch ein dazwischen liegendes Sichthindernis verdeckt sein können, muss mit besonderer Aufmerksamkeit und Vorsicht fahren und das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe e geben.

g) Jedes Fahrzeug muss, wenn es die Umstände zulassen, das Ankern in einem engen Fahrwasser vermeiden.

Die KVR benutzen in Regel 9 die Begriffe „enge Fahrwasser“ sowie „Fahrrinnen“ ohne sie jedoch zu definieren.

Bei der Suche nach Klarheit, was ein enges Fahrwasser ist, muss englischsprachige Literatur z. B. [ALLEN], [COCKCROFT, LAMEIJER] zu Rate gezogen werden. Dabei fällt auf, dass die deutsche Übersetzung der KVR-Regel 9a vom englischen Original abweicht.

(a) *A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway . . .*

a) Ein Fahrzeug, das der Richtung eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne folgt . . .

Im englischen Original steht an erster Stelle der Begriff *channel*, an zweiter der Begriff *fairway*. *Channel* wäre mit Fahrrinne, *fairway* mit Fahrwasser zutreffend übersetzt. Im Deutschen wurde also die Reihenfolge vertauscht. Fahrrinne/*channel* ist eine durch Ufer oder Flachwasserbereiche begrenzte schiffbare Wasserfläche. Fahrwasser/*fairway* ist eine durch Tonnen bezeichnete, ebenfalls schiffbare Wasserfläche, wobei die Begriffe sich überschneiden und nicht klar voneinander trennbar sind. Ob diese Vertauschung der Reihenfolge von Bedeutung ist, hängt davon ab, ob das Adjektiv *eng/narrow* sich auf den ersten oder auf beide Begriffe bezieht. Im englischen Text . . . *narrow channel or fairway* ist anzunehmen, dass auch *narrow fairways* gemeint sind. Im deutschen Text „. . . eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne“ ist dies weniger naheliegend aber nicht gänzlich ausgeschlossen. [ALLEN] führt auf Seite 287 aus: *It should be noted that the adjective 'narrow' applies to both channel and fairway.*

Es ist festzuhalten: Außerhalb des Gültigkeitsbereiches der SeeSchStrO ist die Regel 9 KVR auf enge Fahrwasser und auf enge Fahrrinnen anzuwenden. Wenn diese Wasserflächen nicht eng sind, ist Regel 9 nicht anwendbar. Innerhalb des Gültigkeitsbereichs der SeeSchStrO ist zwischen roten und grünen Lateraltönen die Regel 9 bzw. das, was davon übrig bleibt, anzuwenden, denn Fahrwasser nach SeeSchStrO sind immer enge Fahrwasser nach KVR.

3 Was ist ein enges Fahrwasser oder eine enge Fahrrinne nach KVR?

Eine Höchstbreite in Metern oder Kabellängen ist nicht bekannt. Ob ein Fahrwasser eng ist, hängt auch davon ab, von welchen Fahrzeugen es üblicherweise befahren wird. Auf Seite 61 verweisen [COCKCROFT, LAMEIJER] auf die Empfehlungen örtlicher Lotsenbrüderschaften. Amerikanische Gerichte haben in konkreten Fällen ein Fahrwasser mit 2000 ft (610 m) Breite als eng definiert, in anderen, ebenfalls konkreten Fällen, solche mit einer Breite von 1200 ft

(366 m) als nicht eng [ALLEN] S. 286. Selbst zwei Seemeilen breite Passagen wurden hingegen als enge Fahrinnen identifiziert [COCKCROFT, LAMEIJER] S. 62. Allgemeinverbindliche Vorgaben werden nicht gegeben, es bleibt bei einer fallweisen Ermessensentscheidung. Auch Anfang und Ende eines engen Fahrwassers sind nicht eindeutig festgelegt. Es ist nicht sicher, dass es am letzten Tonnenpaar oder an der Verbindungslinie zweier Moleköpfe endet. Es kann durchaus sein, dass das enge Fahrwasser eine angemessene Strecke darüber hinausreicht.

Es obliegt dem jeweiligen Schiffsführer und im Nachgang einer Kollision den Gerichten festzulegen, ob eine bestimmte Wasserfläche ein „enges Fahrwasser“ darstellt. Es liegt in der Natur der Sache, dass bei fehlender Definition die Schiffsführer zweier Fahrzeuge auf Kollisionskurs unterschiedlicher Meinung sein können. In Kap. 4.1 wird ein pragmatischer Definitionsversuch für enge Fahrwasser dargestellt.

Im Bereich der deutschen Seeschiffahrtsstraßen ist dieses Dilemma beseitigt. In § 2 Abs. 1, Ziff. 1 SeeSchStrO¹ wird der Begriff „Fahrwasser“ ohne die Einschränkung auf besondere Enge sinngemäß definiert: Es ist die Wasserfläche zwischen roten und grünen Lateraltonnen. An gleicher Stelle wird festgelegt, dass jedes Fahrwasser gemäß SeeSchStrO ein enges Fahrwasser im Sinne der Kollisionsverhütungsregeln ist. Diese Klarheit besteht in den Küstengewässern anderer Länder nicht.

Sicher ist auch, dass ein Verkehrstrennungsgebiet gemäß [INT1] M20 bzw. seine Einbahnwege nie enge Fahrwasser sind. Regel 9 ist dort nicht anwendbar, Regel 10 greift in diesen Fällen. Sollte das Verkehrstrennungsgebiet im Geltungsbereich der SeeSchStrO liegen und durch rote/grüne Lateraltonnen bezeichnet sein², wird dieses Verkehrstrennungsgebiet nicht zu einem Fahrwasser nach SeeSchStrO.

4 Es wird ein enges Fahrwasser oder eine enge Fahrinne gemäß KVR befahren

Die einzelnen Absätze von Regel 9 werden nun betrachtet.

4.1 Rechtsfahrgebot

Regel 9 a Ein Fahrzeug, das der Richtung eines engen Fahrwassers oder einer Fahrinne folgt, muss sich so nahe am äußeren Rand des Fahrwassers oder der Fahrinne an seiner Steuerbordseite halten, wie dies ohne Gefahr möglich ist.

¹§ 2 Abs. 1, Ziff. 1 SeeSchStrO (Fahrwasser): Die Teile der Wasserflächen, die durch die Sichtzeichen B.11 [grüne und rote Lateraltonnen] und B.13 [Tonnen grün mit rotem Band und rot mit grünem Band an Einmündungen oder Abzweigungen von Nebenfahrwässern] der Anlage 1 begrenzt oder gekennzeichnet sind oder die, soweit dies nicht der Fall ist, auf den Binnenwasserstraßen für die durchgehende Schifffahrt bestimmt sind; die Fahrwasser gelten als enge Fahrwasser im Sinne der Kollisionsverhütungsregeln.

²Das Verkehrstrennungsgebiet TSS Terschelling–German Bight ist hierfür ein Beispiel

Ein weltweites Rechtsfahrgebot wird festgelegt. Auch das Rechtsfahrgebot in Fahrwassern nach SeeSchStrO liegt hier begründet. Die gelegentlich zu beobachtende Praxis, in Fahrwassermitte zu fahren und für einen Entgegenkommer nach Steuerbord an den Fahrwasserrand auszuweichen, stellt einen Regelverstoß dar [COCKCROFT, LAMEIJER] S. 63, [ALLEN] S. 288 f.

Mit Hilfe dieses Rechtsfahrgebots schlägt [WEBER] vor, die Definition eines engen Fahrwassers wie folgt abzuleiten: „Zweck der Regel 9 ist es, Kollisionsrisiken durch ein strenges Rechtsfahrgebot zu vermeiden. Orientiert man sich an diesem Zweck, dann handelt es sich um ein ‚enges‘ Fahrwasser, wo es auch allgemeiner seemännischer Praxis entspricht, rechts zu fahren“ [BERKING, HUTH] S. 331.

Regelungen der SeeSchStrO hierzu

Das Rechtsfahrgebot gilt auch in den Fahrwassern gemäß SeeSchStrO, jedoch werden in § 22 Abs. 1 Ausnahmen hiervon zugelassen.

§ 22 Abs. 1 SeeSchStrO Abweichend vom Gebot, im Fahrwasser gemäß Regel 9 Buchstabe a der Kollisionsverhütungsregeln soweit wie möglich rechts zu fahren, darf innerhalb von nach § 60 Abs. 1 bekanntgemachten Fahrwasserabschnitten von allen oder von einzelnen Fahrzeuggruppen links gefahren werden. Nach § 60 Abs. 1 bekanntgemachte Fahrzeuggruppen haben die einmal gewählte linke Fahrwasserseite beizubehalten.

In einem solchen Fall ist bei Begegnung eine Absprache über UKW-Sprechfunk durchzuführen, sofern eine eindeutige Identifizierung möglich ist, oder es ist das Schallsignal — · · „Ich will nach links ausweichen“ zu geben.

4.2 Nichtbehinderungsgebot unter bestimmten Bedingungen

Regel 9 b Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindern, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren kann.

Diese Regel findet in Fahrwassern nach SeeSchStrO keine Anwendung³. Aus gutem Grund. Segelfahrzeuge sind als solche tags und nachts gut zu erkennen, ob ein Maschinenfahrzeug aber 19 oder 21 m lang ist, kann nur im Nachhinein hinreichend genau bestimmt werden; klar erkennbar ist dies nicht. Die KVR sehen erst ab einer Länge von 50 m ein Erkennungsmerkmal, nämlich das zweite Toplicht vor.

Auch das andere beteiligte Fahrzeug ist nicht immer eindeutig identifizierbar. Sollte es die Lichter bzw. Signalkörper eines tiefgangbehinderten Fahrzeuges führen (drei rote Rundumlichter bzw. ein schwarzer Zylinder) ist die Situation eindeutig. Jedoch muss ein Fahrzeug,

³§ 25 Abs. 1 SeeSchStrO: Die in den nachfolgenden Absätzen enthaltenen Regelungen gelten für Fahrzeuge im Fahrwasser abweichend von der Regel 9 Buchstabe b bis d und den Regeln 15 und 18 Buchstabe a bis c der Kollisionsverhütungsregeln.

welches nur im engen Fahrwasser sicher fahren kann, diese Lichter bzw. Signalkörper nicht führen.

Betrachtet sei nun der Fall, dass ein Fahrzeug unter 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug die Durchfahrt eines Fahrzeuges, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren kann, nicht behindern darf. Diese Verpflichtung, weicht von den geläufigen Kategorien Ausweichpflicht und Kurshaltepflicht ab. Die Pflicht, nicht zu behindern, ist weitreichender als die Ausweichpflicht. Bevor es überhaupt zu einer Kollisionsgefahr kommt, muss das Fahrzeug unter 20 Meter Länge oder das Segelfahrzeug dem anderen Fahrzeug, genügend Raum lassen. Eine darüber hinaus gehende Bevorzugung des anderen Fahrzeugs, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren kann, findet nicht statt. Es kann durchaus passieren, dass es ausweichpflichtig wird, wenn z.B. ein Segelfahrzeug dem Nichtbehinderungsgebot nicht nachkommt und eine Kollisionsgefahr entstanden ist. Weitere Details zum durchaus komplizierten Nichtbehinderungsgebot aus Regel 8^fKVR, werden in [VEN VTG] beschrieben.

Regelungen der SeeSchStrO hierzu

Alle drei Unwägbarkeiten werden beseitigt.

- Ist das Fahrwasser eng?
- Ist ein Fahrzeug kürzer als 20 m?
- Kann das andere Fahrzeug nur im engen Fahrwasser sicher fahren?

Zudem wird das sperrige und komplizierte Nichtbehinderungsgebot beseitigt. Es gilt

- § 25 Abs. 2 SeeSchStrO:** Im Fahrwasser haben dem Fahrwasserverlauf folgende Fahrzeuge unabhängig davon, ob sie nur innerhalb des Fahrwassers sicher fahren können, Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die
1. in das Fahrwasser einlaufen,
 2. das Fahrwasser queren,
 3. im Fahrwasser drehen,
 4. ihre Anker- oder Liegeplätze verlassen.

⁴Regel 8 f

i) Ein Fahrzeug, das auf Grund einer dieser Regeln verpflichtet ist, die Durchfahrt oder die sichere Durchfahrt eines anderen Fahrzeugs nicht zu behindern, muss, wenn es die Umstände erfordern, frühzeitig Maßnahmen ergreifen, um genügend Raum für die sichere Durchfahrt des anderen Fahrzeugs zu lassen.

ii) Ein Fahrzeug, das verpflichtet ist, die Durchfahrt oder die sichere Durchfahrt eines anderen Fahrzeugs nicht zu behindern, ist von dieser Verpflichtung nicht befreit, wenn es sich dem anderen Fahrzeug so nähert, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, und muss, wenn es Maßnahmen ergreift, in vollem Umfang die Maßnahmen berücksichtigen, die nach den Regeln dieses Teiles vorgeschrieben sind.

iii) Ein Fahrzeug, dessen Durchfahrt nicht behindert werden darf, bleibt in vollem Umfang verpflichtet, die Regeln dieses Teiles einzuhalten, wenn die beiden Fahrzeuge sich einander so nähern, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht.

Zu den KVR-Kategorien Kurshaltepflicht, Ausweichpflicht und Nichtbehinderungsgebot kommen die SeeSchStrO-Kategorien „Vorfahrt haben“ und „Vorfahrt gewähren“ hinzu. Letzteres ist nicht als Ausweichpflicht sondern als Wartepflicht zu verstehen.

Alle Fahrzeuge werden gleich behandelt. Es wird nur unterschieden, ob ein Fahrzeug dem Verlauf des Fahrwassers folgt oder nicht.

4.3 Fischerei im engen Fahrwasser

Regel 9 c Ein fischendes Fahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines anderen Fahrzeugs behindern, das innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne fährt.

Diese Regel findet in Fahrwassern nach SeeSchStrO keine Anwendung³.

Zunächst ist festzuhalten, dass das Fischen in einem engen Fahrwasser durch Regel 9 c nicht verboten wird. Jedoch darf das fischende Fahrzeug die Durchfahrt eines jeden Fahrzeug, das innerhalb des engen Fahrwassers fährt, nicht behindern. Das fischende Fahrzeug muss demzufolge auch Fahrzeugen unter 20 Meter Länge, Segelfahrzeugen oder sogar querenden Fahrzeugen genügend Raum lassen, wie es Regel 8 f (Nichtbehinderungsgebot) vorschreibt. Auch vom Fanggerät darf keine Behinderung ausgehen.

Auf den ersten Blick ist dies eine vernünftige Regelung, wenn nicht die Unklarheit bestünde, ob ein bestimmtes Fahrwasser nun eng ist oder nicht. Im Falle eines Fahrwassers, welches nicht eng ist, sind fischende Fahrzeuge hoch privilegiert. In der Hackordnung⁵ müssen Maschinenfahrzeuge und Segelfahrzeuge den fischenden Fahrzeugen ausweichen. Ist das Fahrwasser hingegen eng, muss das fischende Fahrzeug allen anderen Fahrzeugen in diesem engen Fahrwasser genügend Raum lassen. Erneut müssen alle Beteiligten gleicher Meinung über die Enge des Fahrwassers sein.

Regelungen der SeeSchStrO hierzu

Eine Sonderregelung für fischende Fahrzeuge gibt es nicht. Es ist nur entscheidend, ob ein Fahrzeug dem Verlauf des Fahrwassers folgt oder nicht.

4.4 Queren eines engen Fahrwassers

Regel 9 d Ein Fahrzeug darf ein enges Fahrwasser oder eine Fahrrinne nicht queren, wenn dadurch die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindert wird, das nur innerhalb eines solchen Fahrwassers oder einer solchen Fahrrinne sicher fahren kann. Das letztere Fahrzeug darf das in Regel 34 Buchstabe d vorgeschriebene Schallsignal geben, wenn es über die Absichten des querenden Fahrzeugs im Zweifel ist.

⁵[ALLEN] nennt die Regel 18 *pecking order* also Hackordnung. Diese Bezeichnung wird hier übernommen, sie beschreibt die Hierarchie 1. Maschinenfahrzeug (ausweichpflichtig gegenüber allen anderen), 2. Segelfahrzeug, 3. fischendes Fahrzeug, 4. manövrierbehindertes oder manövrierunfähiges Fahrzeug (kurshaltepflichtig gegenüber allen anderen), wobei die Fahrzeuge 1 bis 3 das Nichtbehinderungsgebot gegenüber tiefgangbehinderten Fahrzeugen beachten müssen.

Diese Regel findet in Fahrwassern nach SeeSchStrO keine Anwendung³.

Zunächst ist festzustellen, dass ein Fahrzeug, das ein enges Fahrwasser queren möchte, per Definition keines sein kann, das nur innerhalb eines solchen Fahrwassers oder einer solchen Fahrrinne sicher fahren kann [ALLEN] S. 292. Ferner ist festzustellen, dass Regel 9 d keineswegs Regel 15 (Kreuzende Kurse)⁶ außer Kraft setzt – ganz im Gegenteil. Regel 9 d findet nur Anwendung, wenn drei Bedingungen erfüllt sind.

1. Die befahrene Wasserfläche ist ein enges Fahrwasser oder eine enge Fahrrinne.
2. Das Queren des engen Fahrwassers würde ein anderes Fahrzeug behindern.
3. Das Fahrzeug, das behindert wird, kann nur innerhalb des engen Fahrwassers oder der engen Fahrrinne sicher fahren.

Sollte eine der drei Bedingungen nicht erfüllt sein, so gilt nicht Regel 9 d sondern Regel 15 [ALLEN] S. 292 oder ggf. die Hackordnung.

Das Fahrzeug, das nur innerhalb eines solchen Fahrwassers oder einer solchen Fahrrinne sicher fahren kann, darf, wenn es über die Absichten eines querenden Fahrzeugs im Zweifel ist, das Schallsignal „fünf mal kurz“ nach Regel 34 d⁷ geben.

Nicht geregelt ist in diesem Zusammenhang, wie sich ein Fahrzeug verhalten muss, welches in ein enges Fahrwasser einbiegen möchte, um ihm anschließend zu folgen. In diesen Situationen ist die gute Seemannschaft und „vernünftiges Verhalten“ bei den beteiligten Fahrzeugen gefordert. [COCKCROFT, LAMEIJER] zitieren auf S. 66 hierzu ein Gerichtsurteil aus dem Jahr 1962, in dem es für beide Fahrzeuge u.a. hieß, *they should behave reasonably*.

Regelungen der SeeSchStrO hierzu

Nach § 25 Abs. 2 SeeSchStrO müssen alle querenden Fahrzeuge die Vorfahrt der Fahrzeuge, die dem Fahrwasser folgen, gewähren. Beim Einbiegen in ein Fahrwasser muss ebenfalls Vorfahrt gewährt werden.

4.5 Überholen im engen Fahrwasser

Regel 9 e

- i) Kann in einem engen Fahrwasser oder in einer Fahrrinne nur dann sicher überholt werden, wenn das zu überholende Fahrzeug mitwirkt, so muss das überholende Fahrzeug seine Absicht durch das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe c Ziffer i

⁶Regel 15, Kreuzende Kurse: Wenn die Kurse zweier Maschinenfahrzeuge einander so kreuzen, dass die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muss dasjenige ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat; wenn die Umstände es zulassen, muss es vermeiden, den Bug des anderen Fahrzeugs zu kreuzen.

⁷Regel 34d: Wenn Fahrzeuge in Sicht sich einander nähern und eines aus irgendeinem Grund die Absicht oder die Maßnahmen des anderen nicht versteht oder zweifelt, ob das andere zur Vermeidung eines Zusammenstoßes ausreichend manövriert, muss es dies sofort durch mindestens fünf kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfeifentöne anzeigen. Dieses Signal darf durch ein Lichtsignal von mindestens fünf kurzen, rasch aufeinanderfolgenden Blitzen ergänzt werden.

anzeigen. Ist das zu überholende Fahrzeug einverstanden, so muss es das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe c Ziffer ii geben und Maßnahmen für ein sicheres Passieren treffen. Im Zweifelsfall darf es die in Regel 34 Buchstabe d vorgeschriebenen Signale geben.

ii) Diese Regel befreit das überholende Fahrzeug nicht von seiner Verpflichtung nach Regel 13.

Diese Regel gilt in engem Zusammenhang mit Regel 13 (Überholen)⁸ und verfügt zusätzliche Verpflichtungen für Überholer und Überholten, wenn der Vorgang in einem engen Fahrwasser stattfindet.

Das Überholen im engen Fahrwasser einfach zu verbieten, ist nicht praktikabel. Sehr große Maschinenfahrzeuge können in einem tidenabhängigen engen Fahrwasser gezwungen sein, eine Mindestgeschwindigkeit einzuhalten, weil sie nur mit Hilfe eines Hochwassers einen Hafen ansteuern oder verlassen können. Auf der Elbe ist dies für große Containerfrachter eine übliche Vorgehensweise.

Das überholende Fahrzeug muss also, sofern es auf die Mithilfe des zu überholenden angewiesen ist, seine Intention mit Schallsignalen ankündigen. Nach Regel 34 c⁹ Ziffer i ist bei einem Überholwunsch auf der Backbordseite des zu Überholenden das Schallsignal — — · · zu geben. Bei einem Überholwunsch auf der Steuerbordseite ist das Signal — — · zu geben. Es wird demzufolge in Regel 9 e nicht festgelegt, auf welcher Seite zu überholen ist.

Ist das zu überholende Fahrzeug einverstanden, so muss es das Schallsignal — · — · geben (Regel 34 c ii). Ist es im Zweifel, so darf es nach Regel 34 d¹⁰ das Schallsignal „fünf mal kurz“

⁸Regel 13 (Überholen): a) Ungeachtet der Regeln des Teiles B Abschnitte I und II muss jedes Fahrzeug beim Überholen dem anderen ausweichen.

b) Ein Fahrzeug gilt als überholendes Fahrzeug, wenn es sich einem anderen aus einer Richtung von mehr als 22,5 Grad achterlicher als querab nähert und daher gegenüber dem zu überholenden Fahrzeug so steht, dass es bei Nacht nur dessen Hecklicht, aber keines der Seitenlichter sehen könnte.

c) Kann ein Fahrzeug nicht sicher erkennen, ob es ein anderes überholt, so muss es dies annehmen und entsprechend handeln.

d) Durch eine spätere Änderung der Peilung wird das überholende Fahrzeug weder zu einem kreuzenden im Sinne dieser Regeln noch wird es von der Verpflichtung entbunden, dem anderen Fahrzeug auszuweichen, bis es dieses klar passiert hat.

⁹Regel 34 c: Haben Fahrzeuge in einem engen Fahrwasser oder einer Fahrrinne einander in Sicht, so gilt folgendes:

i) Ein überholendes Fahrzeug muss nach Regel 9 Buchstabe e Ziffer i seine Absicht durch folgende Pfeifensignale anzeigen:

- zwei lange Töne und ein kurzer Ton mit der Bedeutung „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Steuerbordseite zu überholen“;

- zwei lange und zwei kurze Töne mit der Bedeutung „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Backbordseite zu überholen“.

ii) Das zu überholende Fahrzeug muss, wenn es nach Regel 9 Buchstabe e Ziffer i handelt, seine Zustimmung durch folgendes Pfeifensignal anzeigen:

- ein langer, ein kurzer, ein langer, ein kurzer Ton.

¹⁰Regel 34 d: Wenn Fahrzeuge in Sicht sich einander nähern und eines aus irgendeinem Grund die Absicht oder die Maßnahmen des anderen nicht versteht oder zweifelt, ob das andere zur Vermeidung eines Zusammenstoßes ausreichend manövriert, muss es dies sofort durch mindestens fünf kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfeifentöne anzeigen. Dieses Signal darf durch ein Lichtsignal von mindestens fünf kurzen, rasch aufeinanderfolgenden Blitzen ergänzt werden.

geben. Dieses Schallsignal ist also im Vergleich zu den anderen (Absicht und Zustimmung) nicht verpflichtend. Erneut sind Missverständnisse möglich.

Unter Ziffer ii wird in Regel 9 e auf „diese Regel“ referenziert. Hiermit kann nur die Regel 9 e i gemeint sein [ALLEN] S. 294. Es wird also sichergestellt, dass Regel 9 e i das überholende Fahrzeug nicht von seinen Verpflichtungen nach Regel 13 befreit, auch wenn das zu überholende Fahrzeug sein Einverständnis erklärt oder getutet hat. Das überholende Fahrzeug muss dem zu überholenden ausweichen.

Es gilt als gute Seemannschaft, wenn das zu überholende Fahrzeug seinen Kurs so ändert, dass das überholende auf der angekündigten Seite möglichst viel Platz bekommt und seine Geschwindigkeit so reduziert, dass die Zeit, in der beide Schiffe dicht nebeneinander parallel fahren, minimiert wird [COCKCROFT, LAMEIJER] S. 66 f.

Regelungen der SeeSchStrO hierzu

Regel 13 sowie Regel 9 e gelten auch in Fahrwassern gemäß SeeSchStrO, die wie bereits dargelegt, immer enge Fahrwasser sind. Beide Regeln werden durch § 23 SeeSchStrO ergänzt:

§ 23 SeeSchStrO:

(1) Grundsätzlich muss links überholt werden. Soweit die Umstände des Falles es erfordern, darf rechts überholt werden.

(2) Das überholende Fahrzeug muss unter Beachtung von Regel 9 Buchstabe e und Regel 13 der Kollisionsverhütungsregeln die Fahrt so weit herabsetzen oder einen solchen seitlichen Abstand vom vorausfahrenden Fahrzeug einhalten, dass kein gefährlicher Sog entstehen kann und während des ganzen Überholmanövers jede Gefährdung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Das vorausfahrende Fahrzeug muss das Überholen soweit wie möglich erleichtern.

(3) Das Überholen ist verboten

1. in der Nähe von in Fahrt befindlichen, nicht frei fahrenden Fähren,
2. an engen Stellen und in unübersichtlichen Krümmungen,
3. vor und innerhalb von Schleusen sowie innerhalb der Schleusenvorhöfen und Zufahrten des Nord-Ostsee-Kanals mit Ausnahme von schwimmenden Geräten im Einsatz,
4. innerhalb von Strecken und zwischen Fahrzeugen, die nach § 60 Abs. 1 bekanntgemacht sind.

(4) Kann in einem Fahrwasser nur unter Mitwirkung des zu überholenden Fahrzeugs sicher überholt werden, so ist das Überholen nur erlaubt, wenn das zu überholende Fahrzeug auf eine entsprechende Anfrage oder Anzeige des überholenden Fahrzeugs hin eindeutig zugestimmt hat. Das überholende Fahrzeug kann abweichend von Regel 9 Buchstabe e Ziffer i der Kollisionsverhütungsregeln seine Absicht über UKW-Sprechfunk dem zu überholenden Fahrzeug mitteilen, wenn

1. eine eindeutige Identifikation der Kommunikationsteilnehmer erfolgt,
2. eine eindeutige Absprache über UKW-Sprechfunk möglich ist,
3. durch die Wahl des UKW-Kanals sichergestellt wird, dass möglichst alle betroffenen Verkehrsteilnehmer die UKW-Absprache mithören können, und

4. die Verkehrslage es erlaubt.

Ist das zu überholende Fahrzeug einverstanden, so kann es seine Zustimmung abweichend von Regel 34 Buchstabe c Ziffer ii der Kollisionsverhütungsregeln über UKW-Sprechfunk geben und Maßnahmen für ein sicheres Passieren treffen. Liegen die Voraussetzungen für die Absprache über UKW-Sprechfunk nicht vor, gilt ausschließlich Regel 9 Buchstabe e der Kollisionsverhütungsregeln.

(5) Außerhalb der Weichengebiete im Nord-Ostsee-Kanal ist das Überholen nur gestattet, wenn die Summe der Verkehrsgruppennzahlen der sich überholenden Fahrzeuge nicht die nach § 60 Abs. 1 bekanntgemachte Zahl überschreitet.

Sie SeeSchStrO schreibt also ein Überholen an der Backbörseite des zu überholenden Fahrzeuges vor, lässt aber Ausnahmen zu.

Auch soll das überholende Fahrzeug seine Geschwindigkeit herabsetzen. Das mag zunächst unverständlich klingen. Dass das zu überholende Fahrzeug langsamer wird, gehört zur guten Seemannschaft. Neben der Überlegung, den Überholvorgang möglichst kurz zu gestalten, gibt es noch ein Phänomen, das wesentlich bedeutsamer ist, als der Zeitaspekt: Wenn zwei unterschiedlich große und damit schwere Fahrzeuge dicht nebeneinander mit sehr unterschiedlicher Geschwindigkeit in einer begrenzten Wassermasse fahren, können hydrodynamische Effekte auftreten. Üblicherweise überholt das größere Fahrzeug das kleinere. Es kann in solchen Situationen passieren, dass durch Strömungseffekte der Bug des kleineren Fahrzeuges zum größeren Fahrzeug hin gezogen wird. Eine Korrektur mit Hartruderlage bei Maschineneinsatz voll voraus reicht gelegentlich nicht aus, diesem Effekt entgegenzuwirken. Daher ist es wichtig, dass die Relativgeschwindigkeit zwischen den Fahrzeugen nicht zu groß ist.

Die SeeSchStrO definiert anders als die KVR generelle Überholverbote.

Ein Überholen, bei dem eine Mitwirkung des zu Überholenden notwendig ist, ist nur zulässig, wenn dem Vorhaben eindeutig zugestimmt wurde. Eine Absprache über UKW-Sprechfunk wird — sofern eindeutige Identifikation und Kommunikation möglich ist — einem Austausch von Schallsignalen vorgezogen.

4.6 Krümmungen und Sichthindernisse

Regel 9 f

Ein Fahrzeug, das sich einer Krümmung oder einem Abschnitt eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne nähert, wo andere Fahrzeuge durch ein dazwischen liegendes Sichthindernis verdeckt sein können, muss mit besonderer Aufmerksamkeit und Vorsicht fahren und das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe e geben.

Bei Annäherung an eine Krümmung eines engen Fahrwassers oder wenn andere Fahrzeuge durch ein Sichthindernis verdeckt sein können, muss nach Regel 34 e¹¹ ein langer Ton gegeben werden. Jedes sich nähernde Fahrzeug, das dieses Signal jenseits der Krümmung oder des

¹¹Regel 34 e) Ein Fahrzeug, das sich einer Krümmung oder einem Abschnitt eines Fahrwassers oder einer Fahrrinne nähert, wo andere Fahrzeuge durch ein Sichthindernis verdeckt sein können, muss einen langen Ton geben. Jedes sich nähernde Fahrzeug, das dieses Signal jenseits der Krümmung oder des Sichthindernisses hört, muss es mit einem langen Ton beantworten.

Sichthindernisses hört, muss mit einem langen Ton antworten. Ein langer Ton ist vier bis sechs Sekunden lang. Das Ausnutzen der maximalen Dauer von sechs Sekunden gilt als gute Seemannschaft.

Regelungen der SeeSchStrO hierzu

Lediglich das Überholen und das Ankern an Krümmungen ist zusätzlich untersagt.

4.7 Ankern im engen Fahrwasser

Regel 9 g

Jedes Fahrzeug muss, wenn es die Umstände zulassen, das Ankern in einem engen Fahrwasser vermeiden.

Lediglich ein Notfall wie z.B. ein Maschinenschaden könnte das Ankern in einem engen Fahrwasser rechtfertigen. Selbst extremer Nebel gilt nicht als Rechtfertigungsgrund. Es wird üblicherweise erwartet, dass in einem solchen Fall mit Radarunterstützung ein sicherer Ankerplatz aufgesucht werden kann [COCKCROFT, LAMEIJER] S. 68.

Regelungen der SeeSchStrO hierzu

Es erfolgt in § 32 SeeSchStrO¹² eine Präzisierung dahingehend, dass das Ankern im Fahrwasser mit Ausnahme auf den Reeden verboten ist. Dies gilt nicht für manövrierbehinderte Fahrzeuge. Der Gebrauch des Ankers für Manövierzwecke gilt jedoch nicht als Ankern.

¹²§ 32 SeeSchStrO (Ankern)

(1) Das Ankern ist im Fahrwasser mit Ausnahme auf den Reeden verboten. Dies gilt nicht für manövrierbehinderte Fahrzeuge nach Regel 3 Buchstabe g Ziffer i und ii der Kollisionsverhütungsregeln. Außerhalb des Fahrwassers ist das Ankern auf folgenden Wasserflächen verboten:

1. an engen Stellen und in unübersichtlichen Krümmungen,
2. in einem Umkreis von 300 Metern von schwimmenden Geräten, Wracks und sonstigen Schifffahrtshindernissen und Leitungstrassen sowie von Warnstellen, Kabeln und Rohrleitungen,
3. bei verminderter Sicht in einem Abstand von weniger als 300 Metern von Hochspannungsleitungen,
4. in einem Abstand von 100 Metern vor und hinter Sperrwerken,
5. vor Hafeneinfahrten, Anlegestellen, Schleusen und Sielen sowie in den Zufahrten zum Nord-Ostsee-Kanal,
6. innerhalb von Fähr- und Brückenstrecken sowie
7. an Stellen und innerhalb von Wasserflächen, die nach § 60 Abs. 1 bekanntgemacht sind.

(2) Der Gebrauch des Ankers für Manövierzwecke gilt nicht als Ankern. Im Bereich der im Absatz 1 Nr. 2 und 4 bezeichneten Wasserflächen ist auch der Gebrauch des Ankers verboten.

(3) Auf nach § 60 Abs. 1 bekanntgemachten Reeden dürfen nur die Fahrzeuge ankern, denen nach der Zweckbestimmung der Reede das Liegen dort gestattet ist.

(4) Auf einem in der Nähe des Fahrwassers oder auf einer Reede vor Anker liegenden Fahrzeug oder außergewöhnlichen Schwimmkörper sowie auf Fahrzeugen, für die nach Absatz 3 das Ankerverbot nicht gilt, muss ständig Ankerwache gegangen werden. Das gilt nicht für Fahrzeuge von weniger als 12 Metern Länge auf den nach § 10 Abs. 4 bezeichneten Wasserflächen.

5 Zusammenfassung

5.1 Definitionslücken

Im Zusammenhang mit engen Fahrwassern sind in den KVR umfangreiche Definitionslücken erkennbar. Besonders problematisch erscheint die Tatsache, dass nicht eindeutig definiert ist, unter welchen Umständen ein Fahrwasser oder eine Fahrrinne als eng zu bezeichnen ist. Es ist nicht auszuschließen, dass die Schiffsführer zweier sich begegnender Fahrzeuge unterschiedlicher Ansicht über die Enge des Fahrwassers sein können und z.T. diametral unterschiedliche Regelwerke anwenden (Regel 9 oder Regeln 15/18). Die SeeSchStrO hingegen definiert dort, wo sie gültig ist eindeutig, was ein Fahrwasser ist und legt gleichzeitig fest, dass jedes Fahrwasser ein enges nach KVR ist.

Die KVR benutzen zweifelhafte Fahrzeugdefinitionen ohne für Unterscheidungsmerkmale zu sorgen. Beispiele sind hierfür Maschinenfahrzeuge unter 20 m und Fahrzeuge, die nur innerhalb eines engen Fahrwassers sicher fahren können. Ohne das Anlegen von Messmitteln, was absurd wäre oder ohne Nachfrage kann auch hier nur vermutet werden. Die SeeSchStrO hingegen kennt in diesem Zusammenhang nur Fahrzeuge die einem Fahrwasser folgen und solche, die dem Fahrwasser nicht folgen. Größe, Antriebsart und Beeinträchtigung durch Tiefgang sind ohne Belang. Für Verkehrsteilnehmer sind diese Unterschiede gut erkennbar. Auch die Kategorien „Vorfahrt haben“ und „Vorfahrt gewähren“ sind klare Vorgaben, wenn bekannt ist, dass letzteres üblicherweise eine Wartepflicht zur Folge hat. Im Einzelfall kann diese bei einem kleinen Fahrzeug auch in Form eines oder mehrerer Vollkreise deutlich außerhalb des Fahrwassers erfolgen.

5.2 Nichtbehinderungsgebot

Die KVR kennen das Nichtbehinderungsgebot in drei Situationen:

Regel 9

- b) Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindern, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren kann.
- c) Ein fischendes Fahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines anderen Fahrzeugs behindern, das innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne fährt.

Regel 10

- i) Ein fischendes Fahrzeug darf die Durchfahrt eines Fahrzeugs auf dem Einbahnweg [eines Verkehrstrennungsgebiets] nicht behindern.
- j) Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug darf die sichere Durchfahrt eines Maschinenfahrzeugs auf dem Einbahnweg [eines Verkehrstrennungsgebiets] nicht behindern.

Regel 18 d

- i) Jedes Fahrzeug mit Ausnahme eines manövrierunfähigen oder manövrierbehinderten

muss, sofern die Umstände es zulassen, vermeiden, die sichere Durchfahrt eines tiefgangbehinderten Fahrzeugs zu behindern, das Signale nach Regel 28 zeigt [drei rote Rundumlichter oder ein schwarzer Zylinder].

Auch das Nichtbehinderungsgebot kann zu Konstellationen führen, die nur schwer zu überschauen sind: Das Fahrzeug A, welches Fahrzeug B nicht behindern darf, muss rechtzeitig, also bevor eine Kollisionsgefahr besteht, handeln und Fahrzeug B genügend Raum lassen. Kommt Fahrzeug A dieser Pflicht nicht ausreichend nach und es entsteht eine Kollisionsgefahr, welche üblicherweise durch das Feststellen einer stehen Peilung erkannt wird, so muss Fahrzeug B, obwohl es nicht behindert werden darf, die Regeln 15 (kreuzende Kurse) oder 18 (Hackordnung) anwenden. Fahrzeug B kann also ausweichpflichtig werden. Fahrzeug A, welches dem Nichtbehinderungsgebot nicht nachgekommen ist, wird jetzt aber nicht kurshaltepflichtig, es muss weiterhin genügend Raum lassen und dahingehend manövrieren, dabei aber mit dem Ausweichmanöver von Fahrzeug B rechnen. In [VEN VTG] wird diese Problematik am Beispiel von Verkehrstrennungsgebieten näher erläutert.

Die SeeSchStrO vermeidet das Nichtbehinderungsgebot in zwei von drei Fällen fast vollständig. Die Regeln 9 b und c gelten im Bereich der SeeSchStrO nicht. Die Regel 18 d für tiefgangbehinderte Fahrzeuge gilt zwar im Bereich der SeeSchStrO, jedoch dürften tiefgangbehinderte Fahrzeuge im Geltungsbereich der SeeSchStrO eine Ausnahmeerscheinung sein. Denn Fahrzeuge die die für eine Seeschiffahrtsstraße nach § 60 Abs. 1 bekanntgemachten Abmessungen überschreiten oder die wegen ihres Tiefgangs, ihrer Länge oder wegen anderer Eigenschaften gezwungen sind, den tiefsten Teil des Fahrwassers für sich in Anspruch zu nehmen, gelten als manövrierbehinderte Fahrzeuge im Sinne von Regel 3 Buchstabe g der Kollisionsverhütungsregeln. § 2 Ziff. 13 SeeSchStrO¹³ definiert dies und benennt sie Wegerechtschiffe. Sie zeigen die entsprechenden Lichter rot-weiß-rot bzw. die Signalkörper Ball-Rhombus-Ball und sind auf Grund der Hackordnung kurshaltepflichtig.

Das Nichtbehinderungsgebot bleibt im Geltungsbereich der SeeSchStrO lediglich in Verkehrstrennungsgebieten bestehen.

5.3 Ein eigenes Nichtbehinderungsgebot der SeeSchStrO

Obwohl die SeeSchStrO erkennbar das Nichtbehinderungsgebot der KVR vermeidet, führt sie ein eigenes „Nichtbehinderungs und -gefährdungsgebot“ ein. Nach § 25 Abs. 2 SeeSchStrO könnten Segelfahrzeuge in einem Fahrwasser bei Gegenverkehr nicht aufkreuzen. Ein

¹³§ 2 Ziff. 13 SeeSchStrO (Wegerechtschiffe):

- a) Fahrzeuge mit Ausnahme der auf dem Nord-Ostsee-Kanal befindlichen, die die für eine Seeschiffahrtsstraße nach § 60 Abs. 1 bekanntgemachten Abmessungen überschreiten oder die wegen ihres Tiefgangs, ihrer Länge oder wegen anderer Eigenschaften gezwungen sind, den tiefsten Teil des Fahrwassers für sich in Anspruch zu nehmen,
- b) Fahrzeuge im Bereich der Wasserflächen zwischen der seewärtigen Begrenzung im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 2 und der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres, die die nach § 60 Abs. 1 bekanntgemachten Voraussetzungen erfüllen; sie gelten als manövrierbehinderte Fahrzeuge im Sinne von Regel 3 Buchstabe g der Kollisionsverhütungsregeln.

kreuzendes Segelfahrzeug folgt dem Fahrwasser ganz deutlich nicht, müsste daher einem Entgegenkommer, der dem Fahrwasser folgt, Vorfahrt gewähren, was eine Wartepflicht zur Folge hat. Eine lex specialis für Segelfahrzeuge [GRAF, STEINICKE] S. 86 schafft hier Abhilfe.

§ 25 Abs. 3 SeeSchStrO: Sofern Segelfahrzeuge nicht deutlich der Richtung eines Fahrwassers folgen, haben sie sich untereinander nach den Kollisionsverhütungsregeln zu verhalten, wenn sie dadurch vorfahrtberechtigte Fahrzeuge nicht gefährden oder behindern.

So ist es zulässig, im Fahrwasser bei Gegenverkehr zu kreuzen. Im Ernstfall kann das kreuzende Segelfahrzeug sogar auf die Bordwand des Entgegenkommers halten, wenn es rechtzeitig z.B. in Fahrwassermitte wendet und so diesen Entgegenkommer nicht gefährdet oder behindert.

5.4 Sonderfall Flensburger Förde

Auf der Flensburger Förde bestand Jahrzehntlang ein unhaltbarer Zustand. Am Fördeeingang bei Neukirchen beginnt mit dem Tonnenpaar 1/2 ein Fahrwasser. Die Grenze zwischen Deutschland und Dänemark verläuft jedoch mittig im gesamten Fahrwasser. Erst kurz vor Flensburg, vor dem Tonnenpaar 13/14 zweigt die Grenze nach Norden ab.

In dänischem Hoheitsgebiet galten und gelten nur die KVR, in deutschem Hoheitsgewässer galt dort zusätzlich die SeeSchStrO. Fördeinwärts galten andere Regeln als fördeauswärts. Beim Aufkreuzen musste man folglich wissen, in welchem Hoheitsgewässer befinde ich mich selbst, in welchem befindet sich mein möglicher Kollisionsgegner, entscheidend war aber auch wo der mögliche Kollisionspunkt liegen könnte. Hinzu kam die fällige aber schwierige Entscheidung, ob das Fahrwasser als eng einzustufen ist, wenn ja, galt es, das Nichtbehinderungsgebot zu berücksichtigen. Im Minutentakt änderte sich beim Kreuzen die Rechtslage.

Im Jahr 2007 wurde dieser Spuk beendet. Es wurde vereinbart, dass im Fahrwasser vom Tonnenpaar 1/2 bis zum Tonnenpaar 13/14 die Vorfahrtsregeln der SeeSchStrO nicht gelten. Es gelten nur die Ausweichregeln der KVR. Bei dieser Gelegenheit wurde auch festgelegt, dass von Seezeichenpaar 6¹⁴/7 bis Tonnenpaar 11/12 ein enges Fahrwasser vorliegt. Nur im Norden von Holnis ist die Regel 9 anzuwenden, ansonsten nicht. Ferner gilt, dass ab Tonnenpaar 13/14 ein Fahrwasser nach SeeSchStrO beginnt. So jedenfalls informiert ein Faltblatt der Wasserschutzpolizei Flensburg über eine Verkündung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord vom 12. Mai 2007.

5.5 Nachtrag vom 25.02.2017 oder wo ist die Förde eng?

Die im Faltblatt der Wasserschutzpolizei getätigte Festlegung, dass nur zwischen Seezeichenpaar 6/7 und Tonnenpaar 11/12 ein enges Fahrwasser vorliegt, ansonsten nicht, kann wohl nicht mehr als gesichert gelten.

¹⁴Die berühmte Tonne 6, genannt „Schwiegermutter“, wurde im Jahr 2010 durch ein festes Seezeichen mit der Nummer 6 ersetzt.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat bei der Untersuchung der Kollision zwischen dem Traditionsschiff NOBILE und dem Baustellenfahrzeug WERKER im Untersuchungsbericht 189/14 vom 24.02.2017 auf S. 31 folgendes ausgeführt:

„... Daher ist fraglich, ob die in einigen Quellen¹⁵ zu findende Festlegung, dass sich nur im Bereich nördliche [sic] der Halbinsel Holnis (Holnisser Enge) ein ‚enges Fahrwasser‘ befindet, tatsächlich einer Überprüfung standhält.“

In diesem Bericht ist es unstrittig, dass die Holnisser Enge ein enges Fahrwasser darstellt. Ob die anderen Teile des Fahrwassers in der Flensburger Förde hingegen nicht eng sind, bleibt trotz des Merkblatts eine im Einzelfall zu klärende Frage.

Die fehlende Definition der Enge eines Fahrwassers ist hoch problematisch. Zwei Behörden sind sich bei einem bestimmten, genau vermessenen Gewässer, nach Sichtung vieler zur Verfügung stehender Quellen und nach langer Bedenkzeit nicht wirklich einig über die Enge des Fahrwassers. Die Kritik wendet sich dabei nicht gegen die beiden Behörden. Die eine wollte für dringend notwendige Klarheit sorgen, die andere muss Gesetzestexte auslegen, für deren Qualität sie nicht verantwortlich ist. Die Mängel der KVR sind zu kritisieren. Insbesondere Segler sind von diesem Mangel betroffen. Sie unterliegen mal dem Nichtbehinderungsgebot (eng) mal der Kurshaltpflicht (nicht eng) gegenüber bestimmten (eng) bzw. allen (nicht eng) Maschinenfahrzeugen. Folgenreiche ad-hoc Entscheidungen sind zu fällen, die nur dann Kollisionen zuverlässig verhüten, wenn alle Beteiligten der gleichen Meinung sind, ob das Fahrwasser nun eng ist oder nicht.

5.6 Nachtrag zu Fahrzeugen, die nur innerhalb eines engen Fahrwassers sicher fahren können

Im gleichen Untersuchungsbericht wird auch deutlich erkennbar, wie problematisch die KVR-Definition eines Fahrzeugs ist, welches nur innerhalb eines engen Fahrwassers sicher fahren kann, wenn nicht für ein Erkennungsmerkmal gesorgt wird.

Die NOBILE kreuzt unter Segeln in der Holnisser Enge, einem engen Fahrwasser. Sie hat einen Tiefgang von 5 m und eine Gesamtlänge von 38 m bei einer Rumpflänge von 26 m. Der Kollisionsgegner, das Baustellenschiff WERKER, eine selbstfahrende Baggerschute, hat einen Tiefgang von 1,5 m und eine Rumpflänge von 28,6 m. Die WERKER folgt dem Fahrwasser am rechten Rand.

Ist die WERKER ein Fahrzeug, das nur innerhalb des Fahrwassers sicher fahren kann? Wir betrachten die beiden denkbaren Antworten und ihre Konsequenzen:

Nein: Nach Regel 18 (Hackordnung) ist die WERKER ausweichpflichtig.

Ja: Nach Regel 9 b) darf die NOBILE die sichere Durchfahrt der WERKER nicht behindern.

¹⁵Im Originaltext der BSU verweist an dieser Stelle eine Fußnote 25 auf: „Merkblatt des Wasserschutzpolizeireviers Flensburg und andere, die sich darauf beziehen (siehe Pkt. 7).“ Unter Punkt 7 wird dann u.a. die vorherige Version dieser Schrift zitiert.

Der Untersuchungsbericht führt hierzu aus (S. 32): *„Die absolute Größe eines Fahrzeugs ist nicht in jedem Fall ein Hinweis darauf, ob es innerhalb eines engen Fahrwassers sicher fahren kann. Vielmehr ist der Tiefgang eine entscheidende Größe. Da der Besatzung der NOBILE der Tiefgang der WERKER unbekannt war, musste sie sicherheitshalber davon ausgehen, dass die NOBILE nicht die Durchfahrt der WERKER behindern durfte“*

Der Tiefgang ist also das entscheidende Kriterium. Die Besatzung der NOBILE (Tiefgang 5 m) hätte „sicherheitshalber“ davon ausgehen müssen, dass die Baggerschute WERKER (Tiefgang 1,5 m) ein Fahrzeug ist, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers sicher fahren kann. Die offensichtlichen, jedoch unscharfen Hinweise auf einen eher geringen Tiefgang von Baggerschuten hätten auf der NOBILE keine Berücksichtigung finden dürfen.

Wieder einmal zeigt sich, dass die Seeschiffahrtsstraßenordnung im Zusammenhang mit Fahrwassern das praktikablere Regelwerk ist.

Literatur

- [ALLEN] Craig H. Allen: *Farwell's Rules of the Nautical Road*. Anapolis: Naval Institute Press, Eighth Edition, 2005.
- [BERKING, HUTH] Bernhard Berking, Werner Huth (Hrsg.): *Handbuch Nautik*. 2. Aufl. Hamburg: Seehafen, 2016.
- [BSU] Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
http://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen/Unfallberichte/Unfallberichte_node.html,
hier Untersuchungsbericht 189/14 vom 24.02.2017, abgerufen am 25.02.2017
- [COCKCROFT, LAMEIJER] A. N. Cockcroft, J. N. F. Lameijer: *A Guide to the Collision Avoidance Rules*. Oxford: Elsevier Butterworth Heinemann, Sixth Edition, 2004.
- [GRAF, STEINICKE] Kurt Graf, Dietrich Steinicke: *Seeschiffahrtsstraßenordnung*. Bielefeld: Delius Klasing, 5. Aufl. 2012.
- [INT1] N.N.: *Karte 1 Zeichen Abkürzungen Begriffe in amtlichen deutschen Seekarten*. Hamburg, Rostock: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, 8. Ausgabe 2015.
- [VEN SBF-S] Joachim Venghaus: *Sportbootführerschein See KVR und SeeSch-StrO*. Stralsund: www.venghaus.eu, 2017.
- [VEN VTG] Joachim Venghaus: *Verhalten von Segelfahrzeugen und Fahrzeugen unter 20 Meter Länge in Verkehrstrennungsgebieten*. Stralsund: www.venghaus.eu, 2017.
- [WEBER] Hanno Weber: *Seeverkehrsrecht*. Kapitel 8 in [BERKING, HUTH].