

SUP im wasserverkehrsrechtlichen Gefüge

Für das Stand Up Paddling (SUP), auch Stehpaddeln genannt, fehlen weitgehend konkretisierende Sonderbestimmungen in den internationalen und nationalen Verkehrsvorschriften. Zahlreiche Beiträge in fachspezifischen Foren und Publikationen offerieren dem interessierten Wassersportler vielmehr ein weitgehend von den jeweils einschlägigen Verkehrsvorschriften losgelöstes, mitunter individuell aufgestelltes Regelwerk.

Der vorliegende Beitrag ist dazu bestimmt, die Verhaltensvorschriften von SUP auf Grundlage der geltenden Rechtslage zu beleuchten, wesentliche rechtliche Verhaltensvorschriften aufzuzeigen sowie fehlende Regelungslücken ggf. durch analoge Rechtsanwendung, soweit mit den Grundgedanken der jeweiligen Verkehrsvorschriften vereinbar, zu schließen.

Eine qualifizierte Ausbildung erhebt den Anspruch an eine gesetzeskonforme Befassung mit der weitgehend unregulierten Materie.

Internationale und nationale Verkehrsvorschriften

Internationale als auch z.T. nationale Verkehrsvorschriften regeln den Schifffahrtsverkehr auf den Wasserstraßen.

Grundsätzlich gelten auf der keiner Hoheitsgewalt unterliegenden Hohen See und auf den mit dieser, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern die internationalen Kollisionsverhütungsregeln (International Regulations for Preventing Collisions at Sea). In den jeweiligen Küstengewässern können darüber hinaus ergänzende, mitunter auch abweichende Regelungen bestehen, die im letzteren Falle dann vorrangig gelten.

Auf den innerstaatlichen Flüssen und Kanälen gelten zumeist nationale Befahrensregelungen, die den Besonderheiten der Binnenschifffahrt Rechnung tragen.

Die Kenntnis und Beachtung der Verkehrsvorschriften ist Voraussetzung für einen geordneten und konfliktfreien Ablauf des Verkehrsgeschehens. Deswegen ist es unerlässlich, sich vor Fahrtantritt über die geltenden Verkehrsvorschriften, eventuell bestehende Fahrverbote und Befahrensbeschränkungen zu informieren.

SUP im Lichte der internationalen KVR

Im deutschen Küstenmeer kommt die internationale KVR zur Anwendung (vgl. § 2 Abs. 1, Ziff.1 VO KVR), soweit diese nicht durch abweichende Sondervorschriften (*lex specialis*) verdrängt wird. Für den Bereich der deutschen Seeschiffahrtsstraßen, deren Wasserflächen¹ in § 1 Abs. 1 der Seeschiffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) sowie in § 1 Abs. 1 der Verordnung zur Einführung der

¹,Seeschiffahrtsstraßen sind die Wasserflächen:

- zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und einer Linie von drei Seemeilen Abstand seewärts der Basislinie (=Niedrigwasserlinie)
- durchgehend betonte Fahrwasser im Küstenmeer (=Hoheitsgebiet bzw. 12 Seemeilenzone gem. der Proklamation der BRD vom 07.12.94), soweit diese über 3 sm hinausgehen
- zwischen den Ufern der in § 1 Abs. 1 SeeSchStrO näher bezeichneten Teile der angrenzenden Binnenwasserstraßen

Schiffahrtsordnung Emsmündung (EmsSchEV) legal definiert sind, ergeben sich in bestimmten Verkehrssituationen somit teils vorrangig anzuwendende Verhaltensvorschriften.

Im Gegensatz zur Bundesrepublik Deutschland haben zahlreiche Küstenländer keine Sonderbestimmungen getroffen. Die KVR gilt in diesen Fällen bis an die Molenköpfe der Seehäfen.

Im deutschen Küstenmeer kommen die internationale KVR und insbesondere die nationale Seeschiffahrtsstraßenordnung grundsätzlich parallel zur Anwendung. Sehen die Vorschriften jedoch unterschiedliche Rechtsfolgen vor, ist es für das richtige Verhalten im Verkehr unvermeidlich, sich mit den jeweiligen Grenzen der Verkehrsvorschriften zu befassen.

1. Maßgebliche Regelungen für SUP in der KVR

a. SUP als Wasserfahrzeug

Regel 3 Buchst. (a) KVR definiert den Begriff des Fahrzeugs umfassend. Hiernach bezeichnet der Ausdruck Wasserfahrzeug u.a. alle Wasserfahrzeuge, die als Beförderungsmittel auf dem Wasser verwendet werden oder verwendet werden können.

Auch wenn der SUP somit als Wasserfahrzeug vom Geltungsbereich der KVR eindeutig erfasst wird, fehlt indes eine Zuordnung in die spezifisch definierten Fahrzeugkategorien nach Regel 3 Buchst (b)-(h) KVR. Dennoch ist die Kategorie der muskelbetriebenen Fahrzeuge – ausdrücklich Ruderfahrzeuge – der KVR nicht fremd, wie Regel 25 Buchst. (d) (ii) im Hinblick auf die Lichterführung von Ruderfahrzeugen zeigt.

b. SUP und die verkehrsrechtliche Verantwortlichkeit/Grundregel

Allen Verkehrsvorschriften steht der Grundsatz voran, dass sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten hat, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet und dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, belästigt wird. Insbesondere sind die Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, die die allgemeine seemännische Praxis oder die besonderen Umstände des Falles erfordern (vgl. Regel 2 (a) KVR, § 3 Abs. 1 VO KVR).

Die Grundregel ist die zentralste Verhaltensvorschrift, aus der sich sämtliche Einzelfallregelungen als Konkretisierungen ergeben. Fehlt eine besondere Verhaltensvorschrift, ist die Grundregel stets anzuwenden. Neben der Beachtung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind die Vorsichtsmaßregeln einzuhalten, die Seemannsbrauch (ungeschriebene Verhaltensmaßstäbe im Sinne seemännischer Vorsicht) oder die besonderen Umstände des Einzelfalles erfordern. Damit ist jeder Verkehrsteilnehmer angehalten, mehr zu tun, als nach den Regeln der KVR ausdrücklich vorgeschrieben ist.

Hat sich für bestimmte Situationen eine seemännische Praxis noch nicht herausgebildet, so muss das getan werden, was die besonderen Umstände des Falles erfordern.

c. Allgemeine Ausweich- und Fahrregeln (Verhalten von Fahrzeugen bei allen Sichtverhältnissen)

Für die Fahrzeugkategorie der SUP gelten als Wasserfahrzeuge die allgemeinen Bestimmungen des Teils B, Abschnitt I der KVR (Verhalten von Fahrzeugen bei allen Sichtverhältnissen) unter den Einschränkungen der besonderen Umstände des Einzelfalles. Die allgemeinen Regeln des Abschnitts I der Kollisionsverhütung betreffen:

- Ausguck (Regel 5 KVR)

Hiernach ist zur Vermeidung der Gefahren, die mit einer Kollision verbunden sein können, jedes Fahrzeug verpflichtet, jederzeit durch Sehen und Hören sowie durch jedes andere verfügbare Mittel gehörigen Ausguck zu halten.

- Sichere Geschwindigkeit (Regel 6 KVR)

Unter Berücksichtigung der Sichtverhältnisse, der Verkehrsdichte, der Manövrierfähigkeit des Fahrzeugs einschließlich der Stoppstrecken und Dreheigenschaften, den Wind- Seegangs- und Strömungsverhältnissen muss zudem jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit gefahren werden, so dass geeignete und wirksame Maßnahmen zur Vermeidung eines Zusammenstoßes ergriffen

werden können und ein Aufstoppen innerhalb einer angemessenen Entfernung möglich ist.

- Feststellen der Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes (Regel 7 KVR)

Jedes Fahrzeug muss mit allen verfügbaren Mitteln entsprechend den gegebenen Umständen und Bedingungen feststellen, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Im Zweifelsfall ist diese Möglichkeit anzunehmen.

- Manöver zur Vermeidung von Zusammenstößen (Regel 8 KVR)

Regel 8 KVR gibt vor, wie Manöver ausgeführt werden. Nach Feststellung, einer Kollisionsgefahr werden Kurs- und / oder Geschwindigkeitsänderungen als Manöver erforderlich, um eine Kollision zu vermeiden. Jedes Manöver zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muss daher, wenn es die Umstände zulassen, entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden, wie gute Seemannschaft es erfordert. Jede Kurs- und/oder Geschwindigkeitsänderung zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muss, wenn es die Umstände zulassen, so groß sein, dass ein anderes Fahrzeug sie optisch schnell erkennen kann; aufeinanderfolgende kleine Änderungen des Kurses oder der Geschwindigkeit sollen vermieden werden.

Ein Manöver zur Vermeidung eines Zusammenstoßes mit einem anderen Fahrzeug muss stets zu einem sicheren Passierabstand führen. Die Wirksamkeit des Manövers muss dabei sorgfältig überprüft werden, bis das andere Fahrzeug endgültig vorbei ist.

Um einen Zusammenstoß zu vermeiden oder mehr Zeit für die Beurteilung der Lage zu gewinnen, muss ein Fahrzeug erforderlichenfalls seine Fahrt mindern oder jegliche Fahrt wegnehmen. Diese Verhaltensweise ist speziell bei der Begegnung mit mehreren Fahrzeugen anzuwenden, wenn die Situation nicht eindeutig geklärt werden kann.

d. Besondere Ausweich- und Fahrregeln (Verhalten von Fahrzeugen, die einander in Sicht haben)

Besteht nach vorstehenden Grundsätzen die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes kommen grundsätzlich die konkreten Fahr- und Ausweichregeln des Abschnitts II zum Zuge, sofern die Fahrzeuge einander in Sicht haben. Bei verminderter Sicht findet anstatt Abschnitt II nur Abschnitt III Anwendung.

Besondere Fahr- und Ausweichregeln sind für SUP bzw. den ihnen vergleichbaren Ruderbooten nicht statuiert. Auch die Rangordnung der Regel 18 KVR, die eine Ausweichhierarchie von unterschiedlichen Fahrzeugarten festlegt, kommt mangels Zuordnung nicht zur Anwendung.

Für die Fahrzeugkategorie der SUP, wie auch für muskelbetriebene Fahrzeuge allgemein, liegt eine Lücke im Regelwerk der KVR vor. Mit Blick auf die ausdrückliche Aufnahme der Ruderfahrzeuge bei der Lichterführung ist davon auszugehen, dass der Ordnungsgeber konkrete Ausweichsituationen im Zusammenhang mit muskelbetriebenen Fahrzeugen – schon wegen der gering einzuschätzenden Gefahrenpotentiale - über die zentrale Grundregel regeln wollte. Eine planwidrige Regelungslücke ist daher wohl nicht anzunehmen.

Soweit sich eine seemännische Praxis noch nicht entwickelt hat, sind die besonderen Umstände des Falles zu würdigen, § 3 Abs. 1 VO KVR, Regel 2 (a) KVR.

So ist in entsprechender Konkretisierung der Grundregel die Rangfolge der Regel 18 nach dem Prinzip aufgebaut, dass ein besser manövrierfähiges Fahrzeug einem in dieser Hinsicht schlechter gestellten Fahrzeug auszuweichen hat.

aa. Rangordnung der Fahrzeuge sowie gleichberechtigter Fahrzeuge untereinander

Nach dieser Prämisse ist die Frage zu klären, wie muskelbetriebene Fahrzeuge und damit auch SUP gegenüber unterschiedlichen Fahrzeugkategorien einzustufen sind. Nicht zuletzt muss auch das Ausweichverhalten von muskelbetriebenen Fahrzeugen untereinander geklärt werden.

- SUP und Fahrzeuge unter Segel

Wegen der in einem jeden Einzelfall zu berücksichtigenden Umstände verbietet sich eine stringente

Einordnung in das Gefüge der verschiedenen Fahrzeugkategorien.

Es bleibt jedoch festzuhalten, dass muskelbetriebene Fahrzeuge ihren Kurs und ihre Geschwindigkeit windunabhängig bestimmen können, so dass allgemein von einer Ausweichpflicht gegenüber Fahrzeugen unter Segeln ausgegangen werden muss. Dies entspricht auch der Wertung des deutschen Gesetzgebers in Anlehnung an § 6.02a Ziff. 2 BinSchStrO im Falle einer Kollisionsgefahr zwischen Kleinfahrzeugen unter Ruder und Segel auf Binnenschiffahrtsstraßen des Bundes. Allerdings wird auch diese Regel durch die ähnlich gefasste Grundregel der §§ 1.04 und 1.05 BinSchStrO relativiert, umso besonderen Umständen des Einzelfalls Rechnung zu tragen.

So muss ein Segler bei Beibehaltung des Kurses eines Ruderfahrzeuges trotz offensichtlich bestehender Kollisionsgefahr den Umständen entsprechend annehmen, dass eine Kenntnis der Ausweichregeln nicht vorhanden ist und ausweichen. Dies gebietet sowohl das internationale Verkehrsrecht gem. Regel 2 Buchst. (b) KVR als auch die nationale Binnenschiffahrtsstraßenordnung in § 1.05 BinSchStrO ausdrücklich, wonach zum Abwenden unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von den Vorschriften geboten ist.

Nach den Umständen des Einzelfalls sind insbesondere die Manövriereigenschaften der Fahrzeuge, deren Stoppstrecken und deren Dreheigenschaften bei der Beurteilung eines verkehrsgerechten Verhaltens heranzuziehen. So wäre eine Kollisionsgefahr zwischen einem SUP mit einem schnellen Surfer in Gleitphase im Geltungsbereich der KVR sicherlich wieder anders zu beurteilen, als eine Kollisionsgefahr mit einem langsamen Kielboot.

Die Vorsichtsmaßnahmen guter Seemannschaft gebieten den SUP gerade gegenüber Seglern eine defensive Fahrweise.

- **SUP und Maschinenfahrzeuge**

Auch wenn Regel 18 (a)-(c) KVR die Fahrzeugkategorie der muskelbetriebenen Fahrzeuge nicht in die hierarchische Rangordnung aufgenommen hat, so muss bei objektiver Bewertung der besonderen Umstände nach Maßgabe der Grundregel (§ 3 Abs. 1 VO KVR, Regel 2 (a) KVR) eine grundsätzliche Ausweichpflicht eines maschinengetriebenen Fahrzeugs gegenüber SUP erkannt werden. Dies entspricht der Wertung des deutschen Bundesgesetzgebers in Anlehnung an § 6.02a Ziff. 1 BinSchStrO im Falle einer Kollisionsgefahr zwischen Kleinfahrzeugen unter Ruder und Maschine auf Binnenschiffahrtsstraßen des Bundes.

Eine grundsätzliche Festlegung einer generellen Ausweichpflicht von Maschinenfahrzeugen verbietet sich jedoch auch hier, zumal die besonderen Umstände des Falles bei Kollisionsgefahr zwischen einem SUP und einem Supertanker eindeutig zu einem abweichenden Ergebnis kommen.

- **SUP gegenüber manövrierunfähigen Fahrzeugen, manövrierbehinderten Fahrzeugen, fischenden Fahrzeugen und tiefgangbehinderten Fahrzeugen**

Trotz der nicht erfolgten Aufnahme von muskelbetriebenen Fahrzeugen in die Rangordnung der Regel 18 (a)-(c) KVR ist eine generelle Ausweichpflicht gegenüber manövrierunfähigen, manövrierbehinderten und fischenden Fahrzeugen evident. In Anwendung der Regel 18 (d) KVR müssen auch muskelbetriebene Fahrzeuge, es sei denn sie sind manövrierunfähig, vermeiden, die sichere Durchfahrt eines tiefgangbehinderten Fahrzeugs zu **behindern**².

- **SUP`s untereinander**

Die ebenfalls vorhandene Regelungslücke der KVR im Falle einer Kollisionsgefahr zwischen manövrierunfähigen und manövrierbehinderten Fahrzeugen und zwischen ihnen wird nach einhelliger Rechtsauffassung durch die Anwendung der allgemeinen Ausweichregeln (Regel 11 sowie 13-17) geschlossen. Insoweit darf auch die Regelungslücke bei Kollisionsgefahren von SUP untereinander

² Das Nichtbehinderungsgebot geht den Ausweichregeln vor (vgl. 8 Buchst. f. (i) KVR). Der Kurs gegenüber einem privilegierten Fahrzeug, welches die Lichter oder Signale nach Regel 28 KVR führt, ist daher so einzurichten, dass keine stehende Peilung entsteht. Besteht jedoch die Gefahr eines Zusammenstoßes müssen die einschlägigen Ausweich- und Fahrregeln befolgt werden. Ein

dahingehend ausgefüllt werden, dass diese wie Maschinenfahrzeuge untereinander ausweichen. Eine analoge Anwendung der Regel 14 KVR für SUP kommt zu dem Ergebnis, dass auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen eine Kollisionsgefahr durch beiderseitige Änderung der Kurse nach Steuerbord vermieden werden muss.

Ebenfalls folgt aus der analogen Anwendung der Regel 15 KVR, dass bei bestehender Kollisionsgefahr auf kreuzenden Kursen dasjenige Fahrzeug (SUP) ausweichen muss, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.

Die vorstehende Anwendung entspricht auch hier der Wertung des deutschen Gesetzgebers in § 6.02a Nr. 3 und Nr. 4 b. letzter Halbsatz BinSchStrO bei bestehender Kollisionsgefahr zwischen Kleinfahrzeugen ohne Segel und Motor untereinander.

bb. Allgemeine Ausweichregeln der Regeln 16 und 17 KVR

Im Falle einer erkannten Kollisionsgefahr, die im Zweifel nach guter Seemannschaft anzunehmen ist, kommen die allgemeinen Verhaltensgrundsätze der Regeln 16 und 17 KVR zur Anwendung.

Die Ausweichregeln der KVR unterscheiden zwischen Ausweichpflicht und Kurshaltpflicht von Fahrzeugen. Im Gegensatz zu Vorfahrtsrechten legen die Ausweichregeln also Pflichten fest.

Maßgeblich für die Beurteilung der Ausweichsituation ist die Lage, wie sie beim ersten Sichtkontakt bzw. beim Eintritt in den Nahbereich besteht. Eine spätere Änderung der Position der Fahrzeuge zueinander ist unerheblich. Das **ausweichpflichtige Fahrzeug** (Regel 16 KVR) muss

- möglichst frühzeitig und
- durchgreifend handeln, um sich
- gut klar zu halten.

Hierbei sind insbesondere die Manövriereigenschaften des Kollisionsgegners einschließlich seiner Stoppstrecken und Dreheigenschaften zu berücksichtigen. Im Hinblick hierauf sollten kleine Fahrzeuge gegenüber großen Handelsschiffen ihren Kurs möglichst so bestimmen, dass erst gar nicht die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes entsteht. Das **kurshaltpflichtige Fahrzeug** (Regel 17 KVR) muss zunächst

- Kurs und
- Geschwindigkeit beibehalten.

Die Kurshaltpflicht besteht jedoch nur so lange, bis klar wird, dass das ausweichpflichtige Fahrzeug nicht angemessen nach den Ausweichregeln handelt. Hat der Kurshalter Grund zur Annahme, dass der Ausweichpflichtige nicht ausweichen wird, ist er berechtigt, selbst zur Vermeidung eines Zusammenstoßes zu manövrieren (**Manöver des vorletzten Augenblicks**). Hierdurch wird dem Kurshalter ein flexibles Handeln ermöglicht, das jedoch den allgemeinen Grundsätzen entsprechen muss, was bedeutet, dass auch ein Defensivmanöver entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden muss, wie gute Seemannschaft es erfordert.

Kommt trotz allem der Kurshalter dem ausweichpflichtigen Fahrzeug so nahe, dass ein Zusammenstoß durch ein Manöver des Ausweichpflichtigen allein nicht vermieden werden kann, so muss der Kurshalter so manövrieren, wie es zur Vermeidung eines Zusammenstoßes am dienlichsten ist (**Manöver des letzten Augenblicks**). Vorschriften über die Art dieses Manövers gibt es nicht. Es ist daher entsprechend den Grundsätzen der seemannischen Praxis zu handeln.

cc. Überholen (Regel 13 KVR)

Unabhängig von der Antriebsart ist ein überholendes Fahrzeug immer ausweichpflichtig!!! (vgl. Regel 18 Satz 1 KVR). Bei Überholsituationen bleibt demnach kein Raum für eine Anwendung der besonderen Ausweichregeln, die nur für das Begegnen und Kreuzen gelten.

Als Überholer gilt, wer sich beim ersten Sichtkontakt einem anderen Fahrzeug aus einer Richtung von mehr als 22,5° achterlicher als querab nähert. Dies gilt auch tagsüber. Doch ist es oft schwierig zu erkennen, ob es sich um einen Überholvorgang oder um bloßes Begegnen auf kreuzenden Kursen handelt. Im Zweifel hat man davon auszugehen, dass man überholendes Fahrzeug ist und ausweichen muss.

Wird also ein SUP überholt, muss das überholende Fahrzeug stets ausweichen. Eine bestimmte Überholseite ist im freien Seeraum jedoch nicht vorgeschrieben.

e. Besondere Verhaltensregeln in engen Fahrwassern (Regel 9 KVR)

Die Rangordnung der Regel 18 KVR sowie die darin aufgestellten Gebote (Nichtbehinderung) finden zudem nur dann Anwendung, wenn die spezielleren Vorschriften über das (enge) Fahrwasser sowie das Überholen (s.o.) nicht eingreifen.

Enge Fahrwasser sind Gebiete, in denen die Verkehrssicherheit eine Trennung entgegengesetzter Verkehrsströme erfordert. In engen Fahrwassern haben dem Fahrwasserverlauf folgende Fahrzeuge sich so nahe am äußeren Rand des Fahrwassers an seiner Steuerbordseite halten, wie dies ohne Gefahr möglich ist (Rechtsfahrgebot im Fahrwasser). Gerade die Fahrzeugkategorie der SUP ist aufgrund ihres sehr geringen Tiefgangs nicht auf das Fahrwasser angewiesen und sollte daher deutlich durch Abstandshaltung zeigen, dass es das Fahrwasser nicht benutzt.

Andernfalls ist jedes Fahrzeug (auch SUP) von weniger als 20 m Länge oder ein Segelfahrzeug gehalten, die Durchfahrt eines Fahrzeugs nicht zu **behindern**, dass nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren kann. Das Nichtbehinderungsgebot gilt zudem für alle Fahrzeuge auch hinsichtlich des Querens (Regel 9 (d) KVR).

f. Zeitweilige Fahrverbote nach KVR

Auch Ruderfahrzeuge unterliegen bei Nacht und bei verminderter Sicht der Lichterführungspflicht (vgl. Regel 25 (d) (ii) KVR i.V. mit Regel 20 (b), (c) KVR. Andernfalls unterliegen sie einem zeitweiligen Fahrverbot und sind auf die küstennahen Bereiche gebunden.

Regel 25 (d) (ii) KVR statuiert für alle Ruderfahrzeuge, zu denen auch SUP gehören, die Zulässigkeit der für Segelfahrzeuge vorgeschriebenen Lichterführung. Mindestens ist jedoch eine elektrische Lampe mit einem weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand zu halten und rechtzeitig zu zeigen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

2. Maßgebliche Regelungen für SUP in der deutschen SeeSchStrO

Im Bereich der deutschen Seeschiffahrtsstraßen kommen teils abweichende Sonderregelungen zur Anwendung.

Zwar wird die Fahrzeugkategorie der SUP nicht ausdrücklich in der deutschen SeeSchStrO aufgenommen, indes gelten insbesondere auch hier die zentralen Vorschriften der Grundregel für das Verhalten im Verkehr gem. § 3 SeeSchStrO. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Ergänzend sind jedoch die gesetzlich geregelten Promillegrenzen bei Erreichen von 0,5 Promille und mehr zu beachten, was ein zeitweiliges Fahrverbot zur Folge hätte.

Folgende Bestimmungen sind im Bereich der Seeschiffahrtsstraßen hervorzuheben:

- Abweichend von Regel 25 d haben Fahrzeuge unter Ruder, wenn sie die nach Regel 25 (a) oder (b) vorgeschriebenen Lichter nicht führen können, mindestens ein weißes Rundumlicht im Sinne von Regel 21 Buchst.(e) der KVR zu führen, § 10 Abs. 2 SeeSchStrO. Können die für Ruderfahrzeuge vorgeschriebenen Lichter gem. vorstehenden Ausführungen nicht geführt werden, dürfen sie in der Zeit, in der die Lichterführung vorgeschrieben ist, nicht fahren, es sei denn, dass ein Notstand vorliegt. Für diesen Fall ist eine elektrische Leuchte mit weißem Licht gebrauchsfertig mitzuführen und rechtzeitig zu zeigen.
- Außerhalb des Fahrwassers ist so zu fahren, dass klar erkennbar ist, dass das Fahrwasser nicht benutzt wird, § 22 Abs. 2 SeeSchStrO.

- Grundsätzlich muss links überholt werden. Soweit die Umstände des Falles es erfordern, darf rechts überholt werden (vgl. § 23 Abs. 1 SeeSchStrO). Die Überholverbote gem. § 23 Abs. 3 SeeSchStrO in der Nähe von nicht frei fahrenden Fähren, engen Stellen und unübersichtlichen Krümmungen geltend auch für SUP.
- Die Begegnungsvorschrift des § 24 Abs. 1 SeeSchStrO gilt für alle Arten von Fahrzeugen, also auch für Ruderfahrzeuge. Hiernach ist beim Begegnen auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen im Fahrwasser (sofern ein SUP das Fahrwasser überhaupt nutzt) nach Steuerbord auszuweichen.
- § 25 SeeSchStrO stellt eine Sondervorschrift gegenüber Regel 9 (b) bis (d) KVR dar, da sie der dem Fahrwasserverlauf folgenden Schifffahrt (sog. Längsfahrer) generell den Vorrang vor allen übrigen Fahrzeugen einräumt (Vorfahrsregel), unabhängig davon, ob es sich um Fahrzeuge von weniger als 20 m Länge oder Segelfahrzeuge handelt.
- § 26 SeeSchStrO (Fahrgeschwindigkeit) regelt mit deklaratorischem Charakter, dass jedes Fahrzeug (auch SUP), Wassermotorrad und Segelsurfbrett unter Beachtung von Regel 6 der Kollisionsverhütungsregeln mit einer sicheren Geschwindigkeit zu fahren hat. Abs. 4 der Vorschrift legt verbindlich fest, dass alle Fahrzeuge vor Stellen mit erkennbarem Badebetrieb außerhalb des Fahrwassers in einem Abstand von weniger als 500 Metern von der jeweiligen Wasserlinie des Ufers eine Höchstgeschwindigkeit durch das Wasser von 8 Kilometern (4,3 Seemeilen) in der Stunde nicht überschreiten dürfen.
- Zwar gelten die Befahrensbeschränkungen in ausgewiesenen Badegebieten (vgl. Anlage I A.17 SeeSchStrO) nicht für SUP. Dennoch haben diese schon in Anlehnung an die Grundregel ihr Fahrverhalten im Badegebieten so anzupassen, dass eine Gefährdung, Schädigung oder Behinderung der Badenden ausgeschlossen ist.
- Segelsurfer, Führer von Zugbooten der Wasserskiläufer und Wassermotorradfahrer sind im Geltungsbereich der deutschen SeeSchStrO (vgl. § 31 SeeSchStrO) den Fahrzeugen nicht gleichgestellt. Da die Ausübung der benannten Wassersportarten nicht mit Fahrzeugen, sondern mit Geräten erfolgt, ist ihre generelle Ausweichpflicht zwingende Konsequenz. Segelsurfer, Führer von Zugbooten der Wasserskiläufer und Wassermotorradfahrer haben folglich allen Fahrzeugen – unabhängig von ihrer Antriebsart – auszuweichen. So wäre beispielsweise ein Surfer (Wassersportgerät) gegenüber einem SUP (Fahrzeug) im Bereich der dt. Seeschiffahrtsstraßen ausweichpflichtig.

3. Sperr- und Warnggebiete

Das Befahren von Sperrgebieten ist generell verboten. In den Warngebieten ist der Aufenthalt ebenfalls verboten, wenn sie für militärische Übungs- und Erprobungszwecke zur Verfügung stehen müssen. Sperr- und Warnggebiete sind mit ihren Grenzen aus den Seekarten zu ersehen. Konkretisierende Regelungen sind der Verordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warnggebiete an der schleswig-holsteinischen Ost- und Westküste und im Nord-Ostsee-Kanal (Sperr- und Warnggebietverordnung - SperrWarngGebV) zu entnehmen.

4. Naturschutzgebiete und Nationalparke im deutschen Küstenmeer sowie auf den Bundeswasserstraßen Rhein, Lahn, Mosel, Fulda und Weser

Die in Naturschutzgebieten und Nationalparks geltenden Befahrensregelungen enthalten Befahrensverbote, zeitliche Befahrensbeschränkungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen. Zumeist besteht ein generelles Fahrverbot in den ausgewiesenen Schutzzonen während bestimmter Schutzzeiten.

Unabhängig davon, sollten gerade SUP's stets bemüht sein, jegliche Störungen für Tier- und Pflanzenwelt zu vermeiden sowie zur Gewässerreinigung beizutragen. Insofern sind insbesondere:

- Schilfzonen zu meiden
- zu Vögel- und Seehundansammlungen ausreichende Mindestabstände einzuhalten

- Müll und sonstige Abfälle ordnungsgemäß zu entsorgen (Sauberes Wasser ist Grundlage des Wassersports!)

Die maßgeblichen Verhaltensvorschriften und Befahrensverbote ergeben sich für die deutsche Nordsee- und Ostseeküste aus folgenden Verordnungen:

- Verordnung über das Befahren des Naturschutzgebietes Helgoländer Felssockel (HgFSNatSchV)
- Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in dem Naturschutzgebiet Dassower See, Inseln Buchhorst und Graswerder (Plönswerder) (**NatSDSIBGBefV**)
- Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks und Naturschutzgebieten im Bereich der Küste von Mecklenburg-Vorpommern (Befahrensregelungsverordnung Küstenbereich Mecklenburg-Vorpommern (**NPBefVMVK**))
- Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee (NPNordSBefV)

Auf den Bundeswasserstraßen Rhein, Lahn, Mosel, Fulda und Weser ist die

- Naturschutzgebietsbefahrensverordnung (NSGBefV) einschlägig.

5. Maßgebliche Regelungen für SUP in der deutschen BinSchStrO

Auf den Binnenschiffahrtsstraßen des Bundes kommt mit Ausnahme des Rheins, der Donau und der Mosel die Binnenschiffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO) zur Anwendung. Die jeweiligen Polizeiverordnungen für den Rhein, Donau und die Mosel haben jedoch einen weitgehend identischen Inhalt.

Auch die in der BinSchStrO enthaltene Grundregel (§ 1.04 und 1.05 BinSchStrO) einschließlich der zu beachtenden Promillegrenzen (vgl. § 1.02 Nr. 7 BinSchStrO) gelten auch für SUP's, so dass auf die obigen Ausführungen verwiesen werden kann.

a. Einordnung der SUP nach der BinSchStrO

SUP's gehören hier zur Kategorie der Kleinfahrzeuge, welche in § 1.01 Nr. 14 BinSchStrO legal definiert sind. Der Begriff des Kleinfahrzeugs ist maßgeblich für die Anwendung der Fahrregeln gem. Kapitel 6 der BinSchStrO.

Ein Kleinfahrzeug ist nach der Definition ein Fahrzeug, dessen Schiffskörper, ohne Ruder und Bugspriet, eine größte Länge von weniger als 20 m aufweist, einschließlich Segelsurfbrett, Amphibienfahrzeug, Luftkissenfahrzeug und Tragflügelboot, ausgenommen

- ein Fahrzeug, das gebaut und eingerichtet ist, um andere Fahrzeuge, die nicht Kleinfahrzeuge sind, zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen,
- ein Fahrzeug, das zur Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen zugelassen ist
- eine Fähre sowie ein Schubleichter sowie ein schwimmendes Gerät

b. Kennzeichnungspflicht?

In Anlehnung an § 2.02 BinSchStrO entfällt für SUP's die Kennzeichnungspflicht, zumal Surfbretter – in analoger Anwendung auch SUP – ausgenommen sind. Die Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschiffahrtsstraßen verkehrenden Kleinfahrzeugen - Binnenschiffahrt-Kennzeichnungsverordnung (KIFzKV-BinSch) - schließt ausdrücklich die Geltung für muskelbetriebene Fahrzeuge in § 1 Nr. 2 b KIFzKV-BinSch aus.

c. Zeitweiliges Fahrverbot

Ein zeitweiliges Fahrverbot ergibt sich auch im Geltungsbereich der dt. Binnenschiffahrtsstraßen während der Nacht und bei verminderter Sicht, wenn die für Ruderfahrzeuge vorschriebenen Lichter gem. § 3.13 Nr. 5 BinSchStrO nicht geführt werden können. Hiernach müssen einzelne, weder mit Maschinenantrieb noch unter Segel fahrende Kleinfahrzeuge bei Nacht ein von allen Seiten sichtbares weißes gewöhnliches Licht führen.

d. Fahr- und Ausweichregeln

Ein einzeln fahrendes Kleinfahrzeug oder ein Verband, der ausschließlich aus Kleinfahrzeugen besteht, muss

- einem Fahrzeug, das das blaue Funkellicht nach § 3.27 zeigt, beim Begegnen, Kreuzen und Überholen rechtzeitig nach Steuerbord ausweichen,
- allen übrigen Fahrzeugen den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen.

Ein Kleinfahrzeug hat folglich auf Binnenschiffahrtsstraßen kein Recht auf einen eigenen Kurs gegenüber Fahrzeugen, die nicht Kleinfahrzeuge sind, § 6.02 Nr.1 BinSchStrO. Es gilt somit eine umfassende Pflicht der Kleinfahrzeuge (auch SUP) beim Begegnen, Kreuzen und Überholen die übrigen Fahrzeugen (=Fahrzeuge > 20 Meter sowie auch Fahrzeuge unter 20 Meter wie z.B. ein einzeln fahrender Schlepper, Schuber, Fahrgastschiff für mehr als 12 Personen zugelassen) in deren Kurs und Fahrverhalten nicht zu beeinträchtigen.

Die besonderen Fahrregeln für Kleinfahrzeuge untereinander sind in § 6.02a BinSchStrO enthalten. Hiernach muss insbesondere

- ein Kleinfahrzeug mit Maschinenantrieb einem Kleinfahrzeug ohne Maschinenantrieb ausweichen
- ein Kleinfahrzeug, das weder mit einer Antriebsmaschine noch unter Segel fährt, einem unter Segel fahrenden Kleinfahrzeug ausweichen.
- ein Kleinfahrzeug ohne Maschinenantrieb, das nicht unter Segel fährt, die für die Kleinfahrzeuge unter Maschine geltenden Ausweichregeln entsprechend anwenden.

Zudem darf ein unter Segel fahrendes Kleinfahrzeug am Wind nicht derart kreuzen, dass es ein anderes Kleinfahrzeug, das das an seiner Steuerbordseite gelegene Ufer anhält, zum Ausweichen zwingt.

e. Zusätzliche Bestimmungen für einzelne Binnenschiffahrtsstraßen sowie Umweltbestimmungen

Neben den gemeinsamen Bestimmungen für alle Binnenschiffahrtsstraßen sind auch die in den Sonderkapiteln (10-27) einschlägigen Bestimmungen zu beachten. Daneben kommt das Kapitel 28 (Umweltbestimmungen)- insbesondere die dort statuierte Sorgfaltspflicht zur entsprechenden Anwendung.

6. Schlussbemerkungen

SUP´S können uneingeschränkt Flachwasserregionen befahren. Insbesondere SUP´s müssen sich daher ihrer besonderen Verantwortung für Natur und Umwelt in den sensiblen Bereichen der Uferzonen mit ihrer artenreichen Flora und Fauna bewusst sein! Eine intensive und detaillierte Fahrtenplanung und –vorbereitung unter Beachtung der Naturschutz- und Befahrensbestimmungen ist daher unerlässlich.

Gute Seemannschaft gebietet eine umfassende Information über die zu erwartende Wetterlage, insbesondere zu den zu erwartenden Wind- und Sichtverhältnissen. Es ist daher eine Sorgfaltspflicht eines jeden Wassersportlers, dass gerade revierbezogene Besonderheiten und die damit verbundenen Gefahrenpotentiale, wie Felshindernisse, Kaltwasserbereiche, Brandungszonen, Gezeiten und Gezeitenströme vor Fahrtantritt erkannt und ausreichend beurteilt werden. Lebensbedrohliche Situationen aufgrund Unerfahrenheit, Selbstüberschätzung oder mangelnder Ausrüstung sind leider allzuoft die Folge.