

<u>Rhein</u>	von km:	592,00 Koblenz
	bis km:	769,00 Krefeld

BUNDESWASSERSTRASSEN

- Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken



Quelle: Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik, Regensburg (Kartographie), zur Verfügung gestellt gemäß GeoNutzV
Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt. W 162 s

- Hoheitsgrenze

----- Staatsgrenze

..... Landesgrenze
- Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken
- Seewasserstraßen des Bundes

Binnenwasserstraßen des Bundes

nicht klassifizierte BinWaStr

WaStr-Klasse I - III

WaStr-Klasse IV - VI

Auf der 177 km langen Strecke zwischen Koblenz (Rh/Km 592) und Krefeld (Rh/Km 769) besteht derzeit wie auch auf dem restlichen Rhein eine Streckenkundepflicht.

Eine Ausweisung des Rheins von Koblenz (Rh/Km 592) bis Krefeld (Rh/Km 769) als Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken ist gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2001/7/2397 für die Sicherheit der Schifffahrt erforderlich. Die Ursachen für solche Risiken sind

- häufig wechselnde Strömungsmuster und –geschwindigkeiten (Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe a)
- die hydromorphologischen Merkmale der Binnenwasserstraßen und das Fehlen angemessener Fahrwasserinformationsdienste auf der Binnenwasserstraße beziehungsweise geeigneter Karten (Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe b)
- eine hohe Unfallhäufigkeit an bestimmten Abschnitten der Binnenwasserstraße, die darauf zurückzuführen ist, dass eine Befähigung fehlt, die nicht von den in Artikel 17 aufgeführten Standards erfasst wird (Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe d)

Häufig wechselnde Strömungsmuster und -geschwindigkeiten

Der Mittelrhein ist gekennzeichnet durch deutliche Wasserstandsdifferenzen zwischen Niedrigwasser und dem Höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW). Die Wasserstandsschwankungen betragen zum Beispiel in Köln ca. 7,50 m.

Hiermit einhergehend verändern sich auch die Strömungsbilder und Fließgeschwindigkeiten. Dadurch verändern sich die Strömungsgeschwindigkeiten und -bilder. Je nach Wasserstand ergeben sich unterschiedliche Strömungsmuster an Inseln, in Kurven und Nebenfahrwässern.

Die hydromorphologischen Merkmale der Binnenwasserstraßen und das Fehlen angemessener Fahrwasserinformationsdienste auf der Binnenwasserstraße beziehungsweise geeigneter Karten

Bei der Veränderung der Wasserstände wird auch das Fluss- und Landschaftsbild deutlich verändert. Aus diesem Grunde ist insbesondere bei Begegnungsverkehren und bei Überholvorgängen profunde Fahrerfahrung notwendig.

Das Vorhandensein angemessener Fahrwasserinformationsdienste auf dieser Binnenwasserstraße beziehungsweise geeigneter Karten wird vom Gewerbe als unzureichend angesehen.

Erforderlichkeit für die Sicherheit der Schifffahrt:

Die Ausweisung ist für die Sicherheit der Schifffahrt erforderlich.

Die Strecke ist nautisch sehr anspruchsvoll, weil sich dort insgesamt 37 Stellen mit Fehlbreiten sowie 10 Stellen mit Fehltiefen befinden. Von den Fehlbreiten sind nur drei dauerhaft und weitere fünf zeitweise durch Fahrrinntonnen gekennzeichnet. Von den Fehltiefen ist keine gekennzeichnet. Dadurch wird die offizielle Fahrrinne eingeschränkt, was der Schiffsführer unbedingt wissen muss. Er muss insbesondere wissen, wie weit er ans Ufer oder an den Grund heranfahren kann, um sich nicht festzufahren.

Der Schiffsführer, der nicht weiß, wie er dort fahren kann, wird sich immer in die Mitte oder auf die andere Seite orientieren. Bestenfalls behindert er den übrigen Verkehr. Es kann aber, wenn ihm ein Berg- bzw. Talfahrer entgegenkommt, zu gefährlichen Situationen bzw. Havarien oder Festfahrungen kommen.

Die Gefahr erhöht sich bei unsichtigem Wetter oder Dunkelheit. Das Radar ist hier insoweit keine Hilfe, da man zwar das entgegenkommende Fahrzeug erkennt, aber nur mit Streckenkenntnis weiß, wohin man gefahrlos ausweichen kann. Nur in Kombination mit der Kenntnis der Strecke ist die Radarfahrt möglich.

Ein weiterer Gefahrenpunkt sind die Inseln. Beim Passieren von Herseler Werth, Nonnenwerth, Grafenwerth, Hammersteiner Werth, Urmitzer Werth und Niederwerth ist besondere Vorsicht und Aufmerksamkeit und vor allem die Kenntnis der dortigen Querströmungen bzw. versetzenden Strömungen erforderlich.

Diese muss der Schiffsführer in ihrer Intensität mit Bezug auf wechselnde Wasserstände einschätzen können, sonst besteht auch hier die Gefahr von Festfahrungen und Havarien. Auch hier gilt, dass das Radar nur mit gleichzeitiger Kenntnis und Beherrschung der Querströmungen sinnvoll ist.