

Elbe

von km 3,4 (Grenze zu Tschechien)

bis km 607,5 Oortkarten (Obere Grenze des Hamburger Hafens)

mit Ausnahme der Fahrt zwischen dem Rothenseer Verbindungskanal (Elbe-km 332,75) und der Zufahrt zum Industriehafen Magdeburg (Elbe-km 333,65) sowie für die Fahrt zwischen der Hohnstorfer Brücke (Elbe-km 568,90) und dem Elbe-km 573,50

**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 | Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken | Seewasserstraßen des Bundes    |
| Staatsgrenze  |   | Binnenwasserstraßen des Bundes |
| Landesgrenze  |   | nicht klassifizierte BinWaStr  |
|               |   | WaStr-Klasse I - III           |
|               |   | WaStr-Klasse IV - VI           |

Die Elbe verläuft auf 607,5 km auf deutschem Hoheitsgebiet als beinahe freifließende Binnenschiffahrtsstraße. Eine Ausnahme bildet bei km 585,86 die Staustufe Geesthacht. Bisher ist die Elbe fast auf der gesamten Strecke von km 0,00 bis km 607,50 streckenkundepflichtig. Seit Oktober 2015 bzw. Oktober 2018 sind die Fahrt zwischen Rothenseer Verbindungskanal (km 332,75) und der Zufahrt zum Industriehafen Magdeburg (km 333,65) sowie die Fahrt zwischen Hohnstorfer Brücke (km 568,90) und km 573,50 von der Streckenkundepflicht ausgenommen.

Eine Ausweisung des Abschnitts der Elbe von km 3,4 (Grenze zu Tschechien) bis km 607,5 Oortkarten (Obere Grenze des Hamburger Hafens) mit Ausnahme der Fahrt zwischen dem Rothenseer Verbindungskanal (Elbe-km 332,75) und der Zufahrt zum Industriehafen Magdeburg (Elbe-km 333,65) sowie für die Fahrt zwischen der Hohnstorfer Brücke (Elbe-km 568,90) und dem Elbe-km 573,50 als Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken ist gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 20017/2397 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)

Häufig wechselnde Strömungsmuster und –geschwindigkeiten:

- häufig wechselnde Strömungsmuster/-geschwindigkeiten,
- hohe Fließ-/Strömungsgeschwindigkeiten, die bereits bei Mittelwasser die Fließ-/Strömungsgeschwindigkeiten des höchsten Schiffswasserstands (HSW) erreichen.

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

- teilweise enge Fahrwasser
- dadurch abhängig vom Wasserstand eingeschränkte Begegnungs- und Überholmöglichkeiten,
- die gesamte Strecke der Elbe ist im Stromverlauf von engen Kurvenbereichen geprägt (unübersichtlich mit geringer Fahrwasserbreite),

Je nach gewählter Strecke besteht die Gefahr von Grundberührungen durch die felsigen Untergründe und Sedimentablagerungen. Insbesondere bei Hochwasser ist der Flussverlauf oftmals nur schwer zu erkennen, so dass eine besondere Streckenkenntnis erforderlich ist.

Darüber hinaus wird vom Gewerbe das zur Verfügung gestellte elektronische Kartenmaterial (ECDIS-Karten) als unzureichend erachtet, insbesondere, weil darin nicht über den gesamten Streckenverlauf und in der gesamten Fahrwasserbreite detaillierte Tiefenlinien angegeben werden, die mit den eingegebenen Pegelständen korrespondieren.

#### Erforderlichkeit für die Sicherheit der Schifffahrt:

Die Ausweisung ist für die Sicherheit der Schifffahrt erforderlich, da die Elbe insgesamt nautisch anspruchsvoll ist.

Die gesamte Elbe ist gekennzeichnet durch geringe Wasserführung bedingt durch geringe Niederschläge. Streckenkenntnisse sind für eine sichere Schifffahrt unerlässlich. Ebenfalls für die gesamte Elbe gilt, dass sich diese andererseits bei Hochwasser in weiten Teilen in eine Seenlandschaft verwandelt, wodurch ein Erkennen des Flusslaufes und damit die Orientierung für Schiffsführer ohne Streckenkenntnis und Erfahrung sehr schwierig wird.

Zu den einzelnen Abschnitten der Elbe ist Folgendes hervorzuheben:

#### **Grenze Tschechien km 3,4 – Magdeburg km 333,7**

Von der Grenze zu Tschechien (km 3,4) bis nach Belgern (km 139) ist die Fahrrinne nicht durchgängig, sondern nur an einzelnen Stellen gekennzeichnet. Von Belgern bis nach Artlenburg (km 573) ist sie mit wenigen einzelnen Ausnahmen gar nicht gekennzeichnet.

Zwischen der Saalemündung (km 290,8) und Magdeburg ist dagegen die tiefe Seite, d.h. die Außenkurven mit Tonnen markiert, was aus nautischer Sicht unnötig ist, da jeder Schiffsführer weiß, dass auf Flüssen in der Regel sich das tiefere Wasser in der Außenkurve befindet. Eine Kennzeichnung der Fahrrinne, insbesondere der Gründe, das heißt der Innenkurven, fehlt dagegen vollständig, so dass Schiffsführer ohne Streckenkenntnis nur sehr schwer abschätzen können, wie nah sie heranfahren können.

Der gesamte Streckenabschnitt weist in weiten Teilen eine sehr schmale Fahrrinne auf. Die Regelfahrinnenbreite soll 50 m betragen. Vorübergehende Verringerungen der Fahrinnenbreite durch Anlandungen sind möglich. Bei den niedrigen Wasserständen gibt es eine Vielzahl von Stellen, an denen keine Begegnung möglich ist.

Ohne Streckenkenntnis ist daher die Gefahr von Festfahrungen und Havarien groß.

Ein weiterer Gefahrenpunkt ist die große Anzahl von Gierfährten, die es in dieser Form nur auf der Elbe gibt. Sie kreuzen die durchgehende Schifffahrt und sind meist nur an einer Seite zu passieren. Die Fährten sind in den ECDIS Karten ausgewiesen. Die durchfahrende Schifffahrt hat Vorrang und Funkabsprachen werden grundsätzlich gemacht. Ist allerdings die Fähre auf der falschen Seite und es ist keine Funkabsprache erfolgt, besteht für Ortsunkundige die Gefahr, dass der Schiffsführer auf der falschen Seite des Gierseils einfährt. Bemerkt der Schiffsführer den Fehler in der Bergfahrt, lässt sich die Havarie noch verhindern. In der Talfahrt ist die Kollision unausweichlich, sofern das Schiff nicht vorher auf Grund läuft.

Besonders kritisch ist Stadtstrecke in Magdeburg. Ab einem Pegel Magdeburg von unter 4,00 m ist diese Strecke (Domfels und Herrenkrug) einschiffig zu durchfahren.

Zusätzlich handelt es sich um eine felsige und untiefe Strecke. Bei einer nutzbaren Fahrrinnenbreite von ca. 25-30 m und auftretenden Querströmungen ist auch für streckenerfahrene Schiffsführer absolute Aufmerksamkeit und hohes nautisches Geschick erforderlich. Schiffsführer ohne Streckenkenntnisse und Erfahrung bedeuten ein hohes Risiko für Festfahrungen und Havarien. Im Frühjahr 2020 war die Schleuse Rothensee mehrwöchig gesperrt. Um den Magdeburger Hafen zu erreichen, ging die Fahrt über Hohenwarthe und Niegripp 11 km elbaufwärts in den Magdeburger Hafen und zurück. Für diese Zeit wurde die Streckenpflicht ausgesetzt. In der Folge häuften sich die Festfahrungen, allerdings auch durch Personen mit Streckenkundenachweis. Es wurde sogar mit vollbeladenem Schiff versucht, rückwärts gegen den Strom aus dem Abstiegskanal in Rothensee auf die Elbe zu gelangen. Eine Kollision mit der Mole war unvermeidlich. Ein streckenkundiger Schiffsführer käme nie auf eine solche Idee. Ein anderer Schiffsführer beschädigte seine Ruderanlage beim Wenden an einer Kribbe in Rothensee.

### **Magdeburg (km 333,7 bis Artlenburg (km 573,0)**

Auf dieser Strecke ist ebenfalls mit Ausnahme des Abschnitts von Dömitz (km 502,2) nach Lauenburg (km 566,7) die tiefe Seite, also die Außenkurven durch Tonnen markiert. Dies ist, wie oben bereits ausgeführt, nautisch nicht erforderlich. Auch hier fehlt eine Kennzeichnung der Fahrrinne, insbesondere der Gründe. Es steht keine ECDIS Karte mit ausgewiesener Fahrrinne zur Verfügung.

Auf weiten Streckenabschnitten verändern sich auch die Übergänge und die angestrebten Solltiefen. Jeder Schiffsführer muss diese Stellen kennen, um seine Fahrweise voraus-

schauend darauf einstellen zu können. Wer diese Stellen nicht kennt und es deshalb versäumt, bei Annäherung an den Stellen frühzeitig langsam zu werden, bringt sein Fahrzeug und die entgegenkommenden Schiffe in Gefahr.

In den Bereichen Düsteres Loch, Mauselloch, Böser Ort oder Cumlosen deuten schon die Bezeichnungen auf die Gefahr hin, die sich aus den schwierig zu fahrenden, langgezogenen Kurven ergibt.

### **Artlenburg Km 573,0 – Hamburger Hafengrenze Km 607,5**

Auf dieser Strecke wird während der Winterperiode eine eigene Winterbetonung eingesetzt, die sehr schwer zu erkennen ist. Zu dieser Zeit ist dann Streckenkenntnis unerlässlich.

Die Tidestrecke zwischen Geesthacht und Hamburger Hafengrenze hat zweimal am Tag Niedrigwasser. Die Solltiefe wird zurzeit von der GDWS mit 1,40 m angegeben.

Ein Schiff braucht für die Strecke von Geesthacht bis zur Hamburger Hafengrenze rund zwei Stunden. Bei der Passage in Geesthacht ist der Wasserstand an der Hamburger Hafengrenze schon deutlich niedriger. Wie stark der Wasserspiegel sinkt, hängt vom Oberwasser der Elbe und von den Windverhältnissen ab. Ein Streckenunkundiger kann nur schwer abschätzen, welche Wassertiefe er nach zwei Stunden an der Hamburger Hafengrenze vorfindet. Ohne Streckenkenntnisse wird sich die Gefahr von Grundberührungen und Festfahrungen erhöhen.

Die Fahrrinne ist auf dieser Strecke in der ECDIS-Karte nur symbolisch angegeben und entspricht nicht der Realität. Fährt man mangels Streckenkenntnis in der eingezeichneten Markierung, würden Kollisionen und Uferberührungen die Folge sein.