

Weser

von km: 000,00 Hann. Münden

bis km: 204,47 Minden

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 |

Der Abschnitt der Weser von km 000,00 bis km 204,47 bildet die Oberweser. Dort ist heute der Nachweis der Streckenkunde vorgeschrieben.

Eine Ausweisung der Weser von km 000,00 bis 204,47 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,
- über die gesamte Strecke sehr enge Fahrwasser von ca. 25 – 40 Metern,
- dadurch abhängig vom Wasserstand weder Begegnungs- noch Überholmöglichkeiten,
- die gesamte Strecke der Oberweser ist im Stromverlauf von sehr engen Kurvenbereichen geprägt (unübersichtlich mit geringer Fahrwasserbreite),
- sich sehr schnell verändernde (schwankende) Wasserstände an den Schifffahrtspegeln,
- über die gesamte Strecke ab Mittelwasser alle Buhnen unter Wasser und ohne Kennzeichnung (Eine Kennzeichnung der Buhnen mittels Tonnen oder Stangen ist nur mit erheblichen Aufwand bzw. nicht möglich),
- 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 geeignete Karten

- streckenweise felsiger Untergrund (es besteht die Gefahr, bei Grundberührungen den Schiffsboden aufzureißen),
- starke Sedimentanlandungen,
- kaum Wendemöglichkeiten,
- es steht kein nautischer Informationsfunk zur Verfügung,
- es besteht keine AIS Pflicht,

- es stehen keine IENC Karten zur Verfügung,
- keine geprüften und zugelassenen Wasserstraßenkarten vorhanden.
- Daraus ergibt sich eine Vielzahl von Gefahrstellen, die nicht durch bauliche Maßnahmen entschärft werden können, z. B. weil die Beschaffenheit des Untergrundes dies nicht zulässt:
 - km 3,20 Hilwartshausen
 - km 15,50 Bramburg
 - km 33,00 – 34,00 Roter Stein Bodenfelde
 - km 70,40 – 70,90 Corvey
 - km 74,00 Lühtringer Südenbucht
 - km 94,00 Brevörde
 - km 123,30 – 123,80 Latferder Klippen
 - km 130,00 Am Ohrberg Hameln
 - km 171,00 – 172,50 Veltheimer Südenbucht
 - km 182,60 Vlotho.

Erforderlichkeit für die Sicherheit der Schifffahrt:

Im Jahr 2011 wurde von der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) eine „Untersuchung zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Oberweser“ vorgelegt. Das Gutachten beruht auf Fahrversuchen aus den Jahren 2006 und 2010. Anlass war das Ansinnen eines Kiesbetreibers, die Oberweser mit größeren Schiffskörpern befahren zu wollen. Im Ergebnis wurden Engstellen auf der Oberweser identifiziert, die ein besonders Maß an Konzentration und Streckenkenntnis des Schiffsführers erfordern, um diese gefahrlos durchfahren zu können. Auch nach Beseitigung bzw. wasserbaulicher Verbesserung dieser Engstellen geht die BAW immer noch von einer zwar sicheren, aber stark eingeschränkt leichten Fahrt aus. Außerdem weist die BAW darauf hin, dass ggf. gute nautische Eigenschaften der Fahrzeuge zulassungsseitig gefordert werden sollten (die Versuche wurden mit einem Fahrzeug mit Bugstrahlruder durchgeführt). Die Einführung einer Bugstrahlpflicht würde demnach die Fahreigenschaften der Fahrzeuge verbessern, aber nicht die für die Oberweser erforderlichen Streckenkenntnisse ersetzen.

Aufgrund der bestehenden Randbedingungen ist es auch nicht möglich, die Sicherheit der Schifffahrt mit einer durchgehenden Verkehrsregelung ausreichend zu verbessern.