

Rhein

von km: 352,07 (Grenze zu Frankreich)

bis km: 425,00 Mannheim

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 Strecke zwischen der Grenze zu Frankreich (Rh/Km 352,07) und Mannheim (Rh/Km 425) bildet zusammen mit dem rheinaufwärts gelegenen deutsch-französischem Abschnitt ab Iffezheim (Rh/Km 335) den Oberrhein. Für den Oberrhein besteht derzeit wie auch auf dem restlichen Rhein eine Streckenkundepflicht.

Soweit der Oberrhein die deutsch-französische Grenze bildet, soll er in einem gesonderten Verfahren gemeinsam mit Frankreich der Kommission als Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken notifiziert werden.

Eine Ausweisung des Rheins zwischen der Grenze zu Frankreich (Rh/Km 352,07) und Mannheim (Rh/Km 425) 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)
- 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

- Folgende Fahrrinnenbreiten sind in diesem Revier vorhanden:
 - 92 m Fahrrinnenbreite von Rh/Km 352,07 bis Rh/Km 424 Mannheim.
- Ständig wechselnde Fahrrinnenverläufe vom linken zum rechten Ufer erfordern eine permanent konzentrierte Schiffsführung.
- Auf diesem Rheinabschnitt findet durch die zahlreichen Bühnenfelder eine Vielzahl von Wechseln der Begegnungsseite von Backbord zu Steuerbord und umgekehrt statt. Die Fahrzeuge sind deswegen nur selten in der Geradeausfahrt. Stattdessen müssen schnelle Kurskorrekturen der Fahrzeuge ausgeführt werden. Eine Drehbewegung der Fahrzeuge über 30 °/ min sind bei den Übergängen und in den engen Kurven in diesem Rheinabschnitt häufig notwendig.
- Wechselnde Strömungsverhältnisse.

Die hydromorphologischen Merkmale der Binnenwasserstraßen und das Fehlen angemessener Fahrwasserinformationendienste auf der Binnenwasserstraße beziehungsweise geeignete Karten

- Bedingt durch Erosion und Verlagerung der Gründe gibt es starke Bewegungen der Sohle. Es kann schnell zu Anlandungen in der Fahrrinne oder im Fahrwasser kommen.
- Darüber hinaus gibt es einige Stellen, bei denen am Fahrrinnenrand Fehltiefen mit einer geringen Breite vorhanden sind.
- Diese sich ständig verändernden Bedingungen sind nicht in den Fahrwasserinformationendiensten oder Karten darstellbar.

Eine hohe Unfallhäufigkeit an bestimmten Abschnitten der Binnenwasserstraße, die darauf zurückzuführen ist, dass eine Befähigung fehlt, die nicht von den in Art. 17 aufgeführten Standards erfasst wird

Aufgrund der oben beschriebenen nautischen Besonderheiten und der Sohlenverhältnisse gibt es hier einen Havarieschwerpunkt. Insbesondere Festfahrungen und Anfahrungen an Bauwerken, wie z.B. Bühnen finden überproportional oft statt. Die Havaristen müssen regelmäßig von anderen Fahrzeugen freigezurrt werden, wodurch kurzfristige Schifffahrtssperren notwendig sind. Es fanden 380 meldepflichtige Havarien zwischen 2000 und 2017 in diesem Revier statt.

Erforderlichkeit für die Sicherheit der Schifffahrt:

Die Anzahl der Patentinhaber ist aufgrund der anspruchsvollen und schwierigen Streckenführung/Fahrverhältnisse im Vergleich zu anderen Rheinrevieren gering. Bei vielen Schiffsführern liegt die oberstromige Grenze des Rheinpatentes in Mannheim. Auf der Strecke gibt es eine Lotsenverordnung. Derzeit fahren noch ca. 35 Personen als Lotsen in diesem Bereich. Diese Gruppe deckt den Bedarf an nautischem Personal, welches als Schiffsführer oder Berater desselben eingesetzt werden kann, bei weitem nicht ab. Denn selbst erfahrene Schiffsführer, die im Besitz des Rheinpatentes für diesen Streckenabschnitt sind, aber länger nicht mehr im Oberrhein unterwegs waren, nehmen einen externen Schiffsführer oder Lotsen als zusätzliches Personal an Bord. Deshalb sind einige weitere Personen, auch spezifisch für einzelne Reedereien, als Schiffsführer in diesem Revier beschäftigt. Mitunter müssen Fahrzeuge auf geeignetes nautisches Personal in Iffezheim oder Mannheim warten, um die Fahrt fortzusetzen.

In diesem Revier liegen viele Altrheinarme mit oder ohne Kiesbaggerbetrieb und einige Häfen. An einer Vielzahl von Stellen finden Ein- und Ausfahrten aus Nebengewässern durch

Berufsschifffahrt und/oder Freizeitschifffahrt statt. An zahlreichen weiteren Stellen münden Nebengewässer in den Rhein, die nur von der Freizeitschifffahrt genutzt werden. Somit muss die Aufmerksamkeit des Schiffsführers auch immer auf möglichen Einmündungsverkehr gerichtet sein. Zudem erfordern häufige und langanhaltende Nebelereignisse mit Sichtweiten von unter 50 m eine gute Orientierung und Streckenkenntnis.

Die besonderen Risiken dieser Strecke können aber aufgrund der oben dargestellten Gegebenheiten nicht durch eine dauerhafte Verkehrsregelung entschärft werden. Daher sind besondere Ortskenntnisse beim Befahren der Strecke für die Sicherheit der Schifffahrt unerlässlich.