

Rhein von km: 498,00 Mainz (Mainspitze)
bis km: 592,00 Koblenz (Moselmündung)

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.

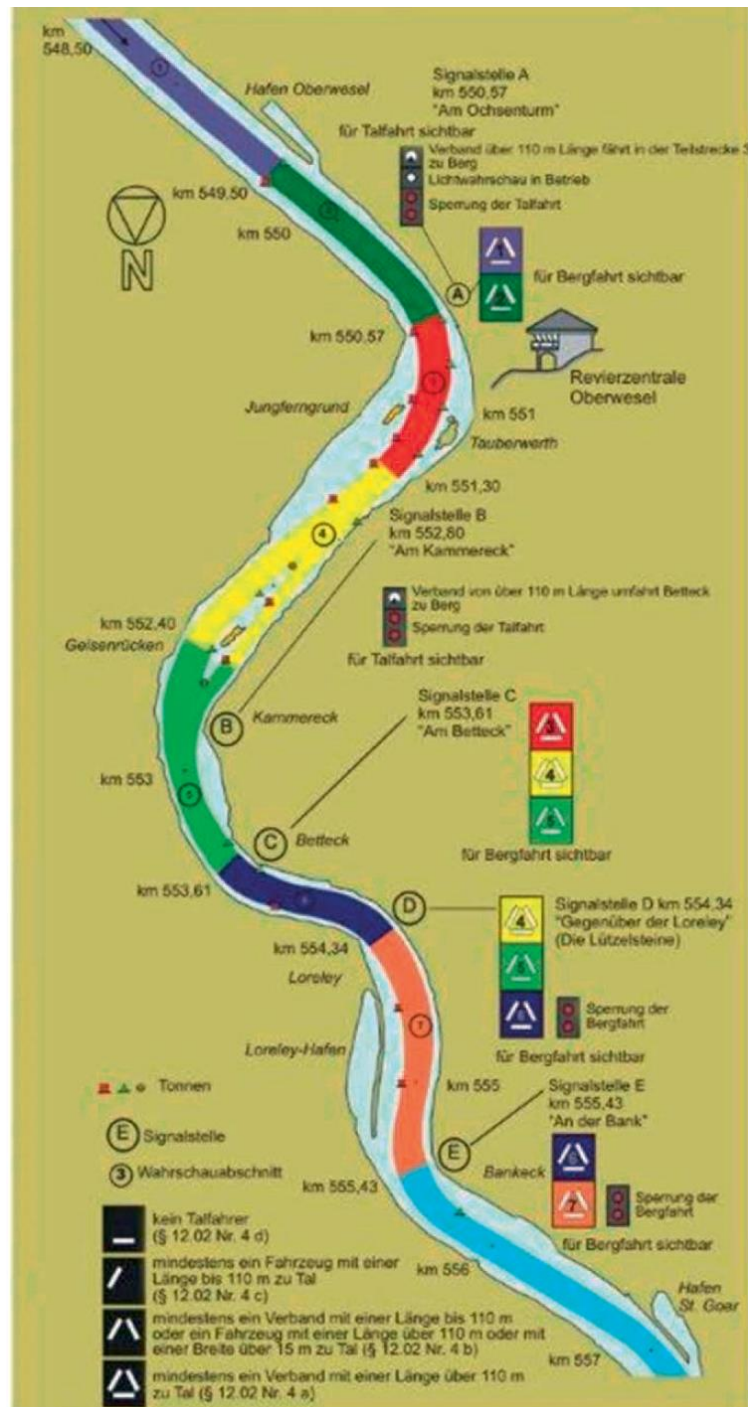
W 162 s

- 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 94 Kilometer langen Strecke zwischen Mainz, Mainspitze (Rh/Km 498) und Koblenz, Moselmündung (Rh/Km 592) besteht zurzeit wie auch auf dem restlichen Rhein eine Streckenkundepflicht.

Die Strecke zwischen Bingen und St. Goar (Gebirgsstrecke) ist besonders anspruchsvoll, selbst erfahrene und nautisch versierte Schiffsführer kommen auf dieser Strecke manchmal an ihre Grenzen. Grund dafür sind neben den wechselnden Strömungsverhältnissen auch die engen Kurven entlang der Loreley. Unfälle gehen häufig auf Fehleinschätzungen des Schiffers zurück.

In diesem Abschnitt ist besonders der Teilabschnitt zwischen Kaub Rh/Km 548,500 und St. Goar RH/Km 556 zu nennen. Auf diesem Stück wird der Rhein in sieben Abschnitte unterteilt, die talfahrenden Fahrzeuge werden den bergfahrenden Fahrzeugen per Lichtsignal gewarthschaft. Jeder Schiffsführer muss die Strecke einwandfrei beherrschen, um eine Havarie zu vermeiden. Die entsprechenden Lichtsignale werden manuell von der Revierzentrale in Oberwesel geschaltet. Es ist notwendig hier die Streckenkunde aufrecht zu erhalten, da der Schiffsführer auch verschiedenste Begegnungsverbote einhalten muss. Darum ist es unabdingbar, dass der Fahrzeugführer weiß, wo er in dieser engen Stelle sein Fahrzeug ständig machen und warten kann.



Eine Ausweisung des Rheins von Rh/Km 498 bis Rh/Km 592 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)
- das Vorhandensein einer speziellen örtlichen Verkehrsregelung, die durch besondere hydromorphologische Merkmale der Binnenwasserstraße gerechtfertigt ist (Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe c)
- 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

- an mehreren Stellen zum Teil sehr starke Strömung (bis zu 3,5 m/s)
- teilweise enger felsiger Streckenverlauf
- durch die engen Kurven, Felsen und Sandbänke werden besonders wechselnde Strömungen erzeugt
- engen Kurven entlang der Loreley

Das Vorhandensein einer speziellen örtlichen Verkehrsregelung, die durch besondere hydromorphologische Merkmale der Binnenwasserstraßen gerechtfertigt ist:

- Teilabschnitt zwischen Kaub Rh/Km 548,500 und St. Goar Rh/Km 556: Auf diesem Stück wird der Rhein in sieben Abschnitte unterteilt, die talfahrenden Fahrzeuge werden den bergfahrenden Fahrzeugen per Lichtsignal gewarschaut. Die entsprechenden Lichtsignale werden manuell von der Revierzentrale in Oberwesel geschaltet.
- verschiedenste Begegnungsverbote: Der Schiffsführer muss wissen, wo er in dieser engen Stelle sein Fahrzeug ständig machen und warten kann.
- Spezielle Begegnungsverbote aufgrund enger Fahrwasser
- Besondere Punkte in der Talfahrt sind:
 - Der Rheingau, mit seinen ungleichwertigen Wasserstandständen. GLW nur 1,90 m auf der Strecke Budenheim – St. Goar
 - Rh/Km 529 Linkes Ufer Mündung der Nahe, bei Hochwasser sehr starke Querströmung direkt oberhalb der Einfahrt zum Binger Loch.
 - Rh/Km 529 linkes Ufer Mündung der Nahe, bei Hochwasser sehr starke Querströmung direkt oberhalb der Einfahrt zum Binger Loch.
 - Rh/Km 533 „Clemensgrund“ hier ist die rote Blinktonne unterhalb besonders zu beachten.

- Rh/Km 540 Lorch, ab hier gilt das „Rechtsfahrgebot“ bis St. Goar. Berg- und Talfahrt haben das von sich aus gesehene Rechte Ufer anzuhalten und die gedachte Mittellinie nicht zu überfahren.
- Rh/Km 548,500 Kaub, Beginn der „Wahrschaustrecke“: Meldepflichtige Fahrzeuge müssen sich hier bei der Revierzentrale Oberwesel melden und werden ab hier der Bergfahrt gewahrschaut.
- Bei einem Ausfall der Lichtwahrschau muss sich unbedingt an festgelegten Punkten gemeldet werden (Kauber Friedhof 548,500, Jungfrauengrund 550,800, Geisenrücken 552, Kammereck 552,800, Betteck 553,610, Loreley 554, Signalstelle „An der Bank“ 555,430).
- Rh/Km 550,570 „Ochsenturm“ hier und bei Rh/Km 552,800 „Kammereck“ kann die Talfahrt gesperrt werden. Talfahrer müssen in der Lage sein ihr Fahrzeug hier ständig zu machen.
- Die Verkehrsregelung muss aufgrund der engen Kurven und Schlingen genau bekannt sein.
- Besonderes Verhalten bei niedrigen und höheren Wasserständen (Talfahrt von Verbänden nur mit entsprechender Genehmigung).
- Mehrere Fahrrinnenspaltungen, Unfallschwerpunkt am Braubacher Grund.
- Felsige Flusssohle
- Besondere Punkte in der Bergfahrt sind:
 - Rh/Km 588,520 Eisenbahnbrücke Koblenz-Horchheim. Durch die große Pfeilerbefestigung entstehen große Verwirbelungen.
 - Rh/Km 579,400 Braubacher Grund, Mittelgrund mit einer erhöhten Unfallhäufigkeit. Enge Verkehrslage, insbesondere bei Niedrigwasser.
 - Rh/Km 559,8 Ehrenthaler Werth, sehr starke Querströmung.
 - Rh/Km 555,430 Signalstelle „An der Bank“, Rh/Km 553,610 Signalstelle „Am Betteck“ und Rh/Km 550,570 Signalstelle „Ochsenturm“: hier ist bei höheren Wasserständen und bei bestimmten Fahrzeuggrößen und Kombinationen ein Begegnungsverbot angeordnet.
 - Rh/Km 552,900 Einfahrt in das linksrheinische Geisenrücken Fahrwasser; hier ist es wichtig dieses richtig anzufahren und die enge Durchfahrt (60 m) richtig zu treffen. Ausgang des Geisenrückens ist linksrheinisch die „Häringsnase“, hier ist bei niedrigen Wasserständen ein Gefahrenpunkt. Wenn Schiffsführer zu schnell in die Häringsnase einfahren, besteht die Möglichkeit der Grundberührung.
 - Rh/Km 551 unterhalb Tauberwerth; hier müssen Fahrzeuge warten, wenn bestimmte Fahrzeuge oder Kombinationen zu Tal kommen oder bei bestimmten Wasserständen. Die Gefahr besteht, dass die Fahrzeuge durch die Strömung

welche hinter dem Tauberwerth rauskommt zum rechten Ufer in die Talfahrt gedrückt werden.

- Rh/Km 535,500 „Mündung der Morgenbach“; bei höheren Wasserständen hat ein bergfahrendes Fahrzeug Probleme bei der Weiterfahrt, da es hier - wenn die Fahrrinne nicht richtig eingehalten wird - fast zum Stillstand kommt. Dies geschieht aufgrund der starken Strömung und der Topographie des Flussverlaufs.
- Rh/km 512 und 518 Große Giess: Einfahrt und Ausfahrt mit starker Querströmungen und insbesondere in der unteren Einfahrt gibt es eine markante Fehltiefe. Hier ist regelmäßig die für die Schifffahrt entscheidende abladebestimmende Stelle für den gesamten Rhein.

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

- in den Jahren 2000-2016 gab es insgesamt über 650 Unfälle
- der Streckenabschnitt zwischen Mainz und Koblenz weist die höchsten Unfallzahlen der Berufsschifffahrt im Bundesgebiet auf
- Unfallursachen sind Festfahren (insbesondere im Rheingau), technische Defekte sowie Fehleinschätzungen der Verkehrslage

Erforderlichkeit für die Sicherheit der Schifffahrt:

Die Strecke zwischen Mainz und Koblenz ist in nautischer Hinsicht sehr anspruchsvoll. Die Schiffsführer müssen die Strecke einwandfrei beherrschen, um eine Havarie zu vermeiden. Ungeachtet vorhandener technischer Hilfen ist eine gute Streckenkenntnis notwendig, da der Schiffsführer z. B. verschiedenste Begegnungsverbote einhalten muss. Er muss wissen, wo er in diesen engen Stellen sein Fahrzeug ständig machen und warten kann und an welcher Stelle und bei welchen Wasserständen die Querströmung wirkt, um sicher navigieren zu können.