

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

Donau

von km 2.249,00 (Liegestelle Vilshofen) bis km 2.322,02 (Unterwasser Schleuse Straubing)

A. Zusätzliche Befähigung

Der Schiffsführer, der diesen Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten dieses Binnenwasserstraßenabschnitts.

1. Er muss den Fahrweg in der Berg- und in der Talfahrt beschreiben können.
2. Er muss zusätzlich verfügen über
 - a. detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika,
 - b. detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße;
3. Zusätzlich muss der Schiffsführer
 - a) Kenntnisse haben über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf diesem Binnenwasserstraßenabschnitt und er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss. Hierzu zählen insbesondere Kenntnisse über
 - Sonderregelungen für Schubverbände bei der Fahrt zu Tal ab bestimmten Wasserständen
 - außergewöhnliche Wirkung und Bedeutung der Isar für den gesamten Streckenbereich, sowohl unterhalb wie oberhalb von Deggendorf
 - die besonders engen Fahrwassersituationen mit den Bereichen, in denen eine Begegnung mit anderen Fahrzeugen nicht möglich ist.
 - Position der Warteplätze, um talfahrende Fahrzeuge, die sich in den Bereichen ohne Begegnungsmöglichkeit befinden, passieren zu lassen.
 - Übliche und nautisch erforderliche Festlegung der Begegnungsseite, um Havarien für den Talfahrer nach der Passage zu vermeiden
 - die auftretenden stark veränderlichen Strömungsmuster und Strömungsgeschwindigkeiten
 - die unübersichtlichen Kurvenbereiche, in denen auch eine Vielzahl von Kleinfahrzeuge verkehren
 - die Lage der Buhnen, Inseln und Einmündungen von Nebengewässern, um deren Strömungsbeeinflussung abzuschätzen
 - Bestimmung der Abladetiefe in Bezug auf Berg- und Talfahrt
 - b) die hydromorphologischen Eigenschaften dieses Wasserstraßenabschnittes kennen und wissen, wie er darauf zu reagieren hat. Hierzu zählen insbesondere Kenntnisse über
 - die veränderliche Beschaffenheit des Untergrundes von Fels bis hin zu feinem Sediment
 - starke Tendenz zur Bildung von Anlandungen mit der Entstehung von Fehlstellen in der Fahrrinne
 - die Tiefenverhältnisse an den Warteplätzen, um sich bei der Passage der talfahrenden Fahrzeuge nicht selbst festzufahren.
 - Position und Lage von Notliegeplätzen bzw. Notwendemöglichkeiten bei unvorhersehbaren Sperren.

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

- die Vielzahl von Gefahrenstellen. Es gibt insgesamt ca. 45 Bereiche auf diesem Streckenabschnitt, in denen eine Begegnung nicht mit allen zugelassenen Fahrzeugabmessungen möglich ist. Hier wird regelmäßig ein sogenannter Warteplatz genutzt. Auszugsweise sind hier die wichtigsten Gefahrenstellen aufgeführt:
 - km 2317 Kurve Reibersdorf
 - km 2314 Kurve Mündung Aiterach
 - km 2311 Eisenbahnbrücke Bogen
 - km 2309 Hermannsdorf
 - km 2306 Pfelling
 - km 2303 Irlbach
 - km 2297 Mariaposching
 - km 2290 Metten
 - km 2287- 2284 Deggendorf
 - km 2282 – 2280 Isarmündung
 - km 2279 Seebach
 - km 2276,5 Niederalteich
 - km 2275 Thundorf
 - km 2272 Oberhalb Aicha
 - km 2271 – 2266 Aicha / Mülhamer Schleife
 - km 2266 – 2263,5 Winzer
 - km 2262 Mitterndorf
 - km 2260 Endlau
 - km 2258,5 – 2256 Hofkirchen
 - km 2255 Pleinting
 - km 2253 – 2250 Felsstrecke Vilshofen

B. Schritte, die zum Nachweis der Erfüllung dieser Anforderungen erforderlich sind

Nachgewiesen werden die unter A. aufgeführten zusätzlichen Befähigungen anhand

- einer mündlichen Prüfung
in Kombination mit
- sechs Fahrten (drei zu Berg, drei zu Tal), die auf dem betreffenden Abschnitt in den letzten drei Jahren durchgeführt wurden. Während aller dieser Fahrten muss der Kandidat im Steuerhaus anwesend gewesen sein. Während mindestens einer dieser Fahrten zu Berg und einer dieser Fahrten zu Tal muss der Kandidat selbstständig Kurs und Geschwindigkeit bestimmt haben. Die Fahrten werden nachgewiesen anhand des Schifferdienstbuches.

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

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 der Hohnstorfer Brücke (Elbe-km 568,90) und dem Elbe-km 573,50

A. Zusätzliche Befähigung

Der Schiffsführer, der diesen Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten dieses Binnenwasserstraßenabschnitts.

1. Er muss den Fahrweg in der Berg- und in der Talfahrt beschreiben können.
2. Er muss zusätzlich verfügen über
 - a. detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika,
 - b. detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße;
3. Zusätzlich muss der Schiffsführer
 - a) Kenntnisse haben über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf diesem Binnenwasserstraßenabschnitt und er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss. Hierzu zählen Kenntnisse über
 - starke Schwankung der Wasserstände zwischen den niedrigsten und höchsten schiffbaren Wasserständen um streckenweise fast 7 m
 - Verlauf der Fahrrinne im Strom und Lage der Buhnen bei Hochwasser
 - Lage aller Fehltiefen und –breiten bei Niedrigwasser
 - Strömungsverlauf bei Hochwasser, insbesondere unterhalb von Torgau
 - Veränderung des Fluss- und Landschaftsbildes durch stark schwankende Wasserstände, insbesondere seenartige Verbreiterung des Flusses bei Hochwasser
 - Veränderungen der Abflussmengen und -geschwindigkeiten bei Hoch- und Niedrigwasser
 - starke Querströmungen im Bereich von Km 324,5 - 327,2; Notwendigkeit einer Vorspann-Schlepperhilfe bei niedrigen Wasserständen und schwacher Motorenleistung in der Bergfahrt
 - b) die hydromorphologischen Eigenschaften dieses Wasserstraßenabschnittes kennen und wissen, wie er darauf zu reagieren hat. Hierzu zählen Kenntnisse über
 - den felsigen Untergrund zwischen der deutsch/tschechischen Grenze und Torgau sowie auf der einschiffigen Stadtstrecke Magdeburg
 - die starken Sedimentablagerungen im Bereich zwischen Wittenberg-Lutherstadt und Rosslau/Aken, sowie in den Bereichen ab Dömitz (km 502,3) talwärts
 - vielfach fehlende Begegnungs- und Überholmöglichkeiten von größeren Fahrzeugen/Verbänden
 - die geringe Wasserführung über die meiste Zeit des Jahres
 - die große Anzahl von Gierseilfähren, vielfach in unübersichtlichen Kurven:

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

- km 104,5 Belgern
- km 172,5 Prettin
- km 184,8 Pretzsch
- km 200,3 Elster
- km 236,3 Coswig
- km 274,9 Aken
- km 287,2 Breitenhagen
- km 291,4 Barby
- km 318,1 Westerhüsen
- km 402,5 Arneburg
- km 416,1 Sandau
- km 422,2 Mühlenholz
- extreme Gefahrenstellen
 - km 69,71 Niederwartha
 - km 122,8 Außiger Winkel
 - km 140,6 Belgern
 - km 325,1-327,29 Magdeburg
 - km 329,36 Herrenkrug
 - km 367,7 Düstere Loch
 - km 426,5 Mauselloch
 - km 477 Böser Ort
- nur einschiffig durchfahrbare Brücken
 - z.B. im Dresdener Stadtgebiet
 - teils mit weiteren Schwierigkeiten verbunden, zB. Herrenkrugbrücke (km 329,4) in Magdeburg
- Verkehrsregelungen
 - in § 17.18 BinSchStrO für die Strecke von Km 324,5 - 327,2
 - in § 17.02 Abs. 4 BinSchStrO für die Strecke von Km 586,1 (Geesthacht) bis Km 607,5 Oortkarten

B. Schritte, die zum Nachweis der Erfüllung dieser Anforderungen erforderlich sind

Nachgewiesen werden die unter A. aufgeführten zusätzlichen Befähigungen anhand

- einer mündlichen Prüfung in Kombination mit
- sechs Fahrten (drei zu Berg, drei zu Tal), die auf dem betreffenden Abschnitt in den letzten drei Jahren durchgeführt wurden. Während aller dieser Fahrten muss der Kandidat im Steuerhaus anwesend gewesen sein. Während mindestens einer dieser Fahrten zu Berg und einer dieser Fahrten zu Tal muss der Kandidat selbstständig Kurs und Geschwindigkeit bestimmt haben. Die Fahrten werden nachgewiesen anhand des Schifferdienstbuches.

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

Rhein

von Rhein-km 352,07 (Grenze zu Frankreich) bis Rhein-km 425,00 (Mannheim)

A. Zusätzliche Befähigung

Der Schiffsführer, der diesen Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten dieses Binnenwasserstraßenabschnitts.

1. Er muss den Fahrweg in der Berg- und in der Talfahrt beschreiben können.
2. Er muss zusätzlich verfügen über
 - a. detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika,
 - b. detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße;
3. Zusätzlich muss der Schiffsführer
 - a) Kenntnisse haben über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf diesem Binnenwasserstraßenabschnitt und er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss. Hierzu zählen insbesondere Kenntnisse über
 - außergewöhnliche Wirkung und Bedeutung der Buhnenbauwerke auf dieser Strecke
 - eine Vielzahl von Wechseln der Begegnungsseite von Backbord zu Steuerbord und umgekehrt mit der einhergehenden hohen Drehbewegung der Fahrzeuge
 - die Lage der Buhnenfelder, um deren Strömungsbeeinflussung abzuschätzen
 - die extrem hohe Dichte von Einmündung von Nebengewässern
 - Sonderregelungen für Fahrzeuge ab bestimmten Längen
 - die besonders engen Fahrwassersituationen mit den Bereichen, in denen eine Begegnung mit Schubverbänden vermieden werden sollte,
 - die auftretenden stark veränderlichen Strömungsmuster und Strömungsgeschwindigkeiten
 - Regelungen zur Mindestgeschwindigkeit von Schubverbänden
 - die besonderen Anforderungen, die durch die Vielzahl von Kleinfahrzeugen verursacht werden,
 - b) die hydromorphologischen Eigenschaften dieses Wasserstraßenabschnittes kennen und wissen, wie er darauf zu reagieren hat. Hierzu zählen insbesondere Kenntnisse über
 - die veränderliche Beschaffenheit des Untergrundes von Kiesbänken über Buhnenfelder bis hin zu feinem Sediment
 - starke Tendenz zur Bildung von Anlandungen mit der Entstehung von Fehlstellen in der Fahrrinne
 - die Tiefenverhältnisse auch im Fahrwasserbereich, um bei der Passage der talfahrenden Fahrzeuge ausweichen zu können oder den optimalen Bergweg zu nutzen.
 - Position und Lage von Notliegeplätzen bzw. Notwendemöglichkeiten bei unvorhersehbaren Sperren.
 - die Vielzahl von Gefahrenstellen:
 - km 355 Karlsruhe Daxlanden

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

- km 361 Maxau
- km 369 – 372 Ölhafen Karlsruhe bis Leopoldshafen
- km 374 – 377 Hördter Grund / Apothekergrund
- km 380 Sondernheim
- km 384 – 386 Germersheim
- km 399 – 402 Speyer
- km 414 – 425 Mannheim / Ludwigshafen

B. Schritte, die zum Nachweis der Erfüllung dieser Anforderungen erforderlich sind

Nachgewiesen werden die unter A. aufgeführten zusätzlichen Befähigungen anhand

- einer Prüfung, die
 - bis zum 17.01.2027 nach Vorgabe der Prüfungsbehörde entweder in einer mündlichen oder in einer Multiple-Choice-Prüfung besteht
 - ab dem 18.01.2027 in einer Multiple-Choice-Prüfung besteht

in Kombination mit

- sechs Fahrten (drei zu Berg, drei zu Tal), die auf dem betreffenden Abschnitt in den letzten drei Jahren durchgeführt wurden. Während aller dieser Fahrten muss der Kandidat im Steuerhaus anwesend gewesen sein. Während mindestens einer dieser Fahrten zu Berg und einer dieser Fahrten zu Tal muss der Kandidat selbstständig Kurs und Geschwindigkeit bestimmt haben. Die Fahrten werden nachgewiesen anhand des Schifferdienstbuches.

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

Rhein

von Rhein-km 425,00 (Mannheim) bis Rhein-km 498 (Mainz, Mainspitze)

A. Zusätzliche Befähigung

Der Schiffsführer, der diesen Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten dieses Binnenwasserstraßenabschnitts.

1. Er muss den Fahrweg in der Berg- und in der Talfahrt beschreiben können.
2. Er muss zusätzlich verfügen über
 - a. detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika,
 - b. detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße;
 - c. Kenntnis der Polizeivorschriften für diesen Streckenabschnitt.
3. Zusätzlich muss der Schiffsführer
 - a) Kenntnisse haben über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf diesem Binnenwasserstraßenabschnitt und er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss. Hierzu zählen Kenntnisse über
 - schwankende Wasserstände um mehr als 6 m an folgenden Streckenabschnitten
 - km 425 bis km 431,5
 - km 431,5 bis km 462
 - km 462 bis km 511
 - km 425 bis km 498
 - Verlauf der Fahrrinne im Strom bei Hochwasser
 - Lage aller Fehltiefen und -breiten bei Niedrigwasser
 - Veränderung des Fluss- und Landschaftsbildes durch stark schwankende Wasserstände
 - Veränderungen der Abflussmengen und -geschwindigkeiten bei Hoch- und Niedrigwasser
 - Querströmungen
 - b) die hydromorphologischen Eigenschaften dieses Wasserstraßenabschnittes kennen und wissen, wie er darauf zu reagieren hat. Hierzu zählen Kenntnisse über
 - Fehltiefen insbesondere an folgenden Streckenabschnitten
 - km 433,3 bis km 434,3 Sandhofener Grund, rechts 50 cm Fehltiefe
 - km 444,4 bis km 444,7 Worms, links 10 cm Fehltiefe
 - km 459,7 bis km 460 Fasanengrund, rechts 50 cm Fehltiefe
 - km 463,5 bis km 464,2 Gernsheimer Grund, links 50 cm Fehltiefe
 - km 479,3 bis km 479,9 Oppenheimer Grund, links 30 cm Fehltiefe
 - Geschiebebewirtschaftung mit Baggerarbeiten bei km 494,3 bis km 494,5
 - nautisch anspruchsvolle Streckenabschnitte, insbesondere
 - Gernsheimer Hang (km 462-464), Weidengrund (km 465-467), Schusterwörth und Kornsand (km 477-481)

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

- km 425 bis km 432 (Neckarmündung), Absprachen über Rheinfunk K 10 erforderlich, z.B. an den folgenden Stellen:
 - km 425,7 Passage der Kurt Schumacher Brücke (eine große Öffnung)
 - km 432,6 Passage der Autobahnbrücke Frankenthal in der rechtsrh. Öffnung
 - km 477,6 bis km 478,2 rechts Schusterwörth. Längskrippe im Hang, ständig überspült

c) Kenntnisse haben über die speziellen örtlichen Verkehrsregelungen, insbesondere:

- § 9.04 Rheinschiffspolizeiverordnung: km 428,2 bis km 498: geregelte Begegnung: Backbord an Backbord
- § 9.06 Rheinschiffspolizeiverordnung: Befahren der Althreine
- § 14.03 Rheinschiffspolizeiverordnung: Reede Mannheim und Reede Ludwigshafen
- § 14.04 Rheinschiffspolizeiverordnung: Reede Mainz

B. Schritte, die zum Nachweis der Erfüllung dieser Anforderungen erforderlich sind

Nachgewiesen werden die unter A. aufgeführten zusätzlichen Befähigungen anhand

- einer Prüfung, die
 - bis zum 17.01.2027 nach Vorgabe der Prüfungsbehörde entweder in einer mündlichen oder in einer Multiple-Choice-Prüfung besteht
 - ab dem 18.01.2027 in einer Multiple-Choice-Prüfung besteht

in Kombination mit

- sechs Fahrten (drei zu Berg, drei zu Tal), die auf dem betreffenden Abschnitt in den letzten drei Jahren durchgeführt wurden. Während aller dieser Fahrten muss der Kandidat im Steuerhaus anwesend gewesen sein. Während mindestens einer dieser Fahrten zu Berg und einer dieser Fahrten zu Tal muss der Kandidat selbstständig Kurs und Geschwindigkeit bestimmt haben. Die Fahrten werden nachgewiesen anhand des Schifferdienstbuches.

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

Rhein

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

A. Zusätzliche Befähigung

Der Schiffsführer, der diesen Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten dieses Binnenwasserstraßenabschnitts.

1. Er muss den Fahrweg in der Berg- und in der Talfahrt beschreiben können.
2. Er muss zusätzlich verfügen über
 - a. detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika,
 - b. detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße;
 - c. Kenntnis der Polizeivorschriften für diesen Streckenabschnitt.
3. Zusätzlich muss der Schiffsführer
 - a) Kenntnisse haben über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf diesem Binnenwasserstraßenabschnitt und er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss. Hierzu zählen insbesondere Kenntnisse über
 - das Befahren des Rheingaus
 - Wechsel des gleichwertigen Wasserstandes des Rheins (GLW) von 2,10 m auf 1,90 m in diesem Bereich
 - Berechnung der unterschiedlichen Richtpegel zum Bestimmen der Fahrrinnen- und Abladetiefen in diesem Bereich
 - Wirkung von Strömung
 - Geeignete Liegeplätze benennen und kennen, um bei unvorhersehbaren Ereignissen richtig und sicher reagieren zu können,
 - b) Kenntnisse haben über die speziellen örtlichen Verkehrsregelungen
 - Verkehrsregelung in der Gebirgsstrecke
 - Wartepositionen
 - Überholverbote

B. Schritte, die zum Nachweis der Erfüllung dieser Anforderungen erforderlich sind

Nachgewiesen werden die unter A. aufgeführten zusätzlichen Befähigungen anhand

- einer Prüfung, die
 - bis zum 17.01.2027 nach Vorgabe der Prüfungsbehörde entweder in einer mündlichen oder in einer Multiple-Choice-Prüfung besteht
 - ab dem 18.01.2027 in einer Multiple-Choice-Prüfung besteht

in Kombination mit

- sechs Fahrten (drei zu Berg, drei zu Tal), die auf dem betreffenden Abschnitt in den letzten drei Jahren durchgeführt wurden. Während aller dieser Fahrten muss der Kandidat im Steuerhaus anwesend gewesen sein. Während mindestens einer dieser Fahrten zu Berg und einer dieser Fahrten zu Tal muss der Kandidat selbstständig Kurs

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

und Geschwindigkeit bestimmt haben. Die Fahrten werden nachgewiesen anhand des Schifferdienstbuches.

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

Rhein

von Rhein-km 592,00 (Koblenz, Moselmündung) bis Rhein-km 769,00 (Krefeld)

A. Zusätzliche Befähigung

Der Schiffsführer, der diesen Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten dieses Binnenwasserstraßenabschnitts.

1. Er muss den Fahrweg in der Berg- und in der Talfahrt beschreiben können.
2. Er muss zusätzlich verfügen über
 - a. detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika,
 - b. detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße;
3. Zusätzlich muss der Schiffsführer
 - a) Kenntnisse haben über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf diesem Binnenwasserstraßenabschnitt und er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss. Hierzu zählen Kenntnisse über
 - schwankende Wasserstände um teils mehr als 7 m
 - Verlauf der Fahrrinne im Strom bei Hochwasser
 - Lage aller Fehltiefen und -breiten bei Niedrigwasser
 - Veränderung des Fluss- und Landschaftsbildes durch stark schwankende Wasserstände
 - Veränderungen der Abflussmengen und -geschwindigkeiten bei Hoch- und Niedrigwasser
 - Querströmungen
 - b) die hydromorphologischen Eigenschaften dieses Wasserstraßenabschnittes kennen und wissen, wie er darauf zu reagieren hat. Hierzu zählen Kenntnisse über die örtlichen Gegebenheiten bezüglich Geschiebebewirtschaftung und nicht gekennzeichnete Fehltiefen und -breiten an folgenden Streckenabschnitten:
 - km 593 bis km 596,4: Geschiebezugabe zur Stützung des Wasserspiegels bezogen auf den Pegel Koblenz
 - km 594,0 bis km 594,2: Urbar, rechts 10 cm Fehltiefe, nicht gekennzeichnet
 - km 598,6 bis km 599,0: Bendorf, rechts 10 cm Fehltiefe, nicht gekennzeichnete Einzelhindernisse bis zur Fahrrinnenmitte
 - km 599,0 bis km 599,7: St. Sebastian, schlechte Stelle, 20 cm Fehltiefe, nicht gekennzeichnet
 - km 600,2 bis km 600,5: Saynbach, rechts 10 cm Fehltiefe, nicht gekennzeichnet
 - km 605,5 bis km 606,1: Weißenthurm, Mitte, 40 cm Fehltiefe, nicht gekennzeichnet
 - km 605,8 bis km 608,3: Neuwieder Stromarm, bis zu 90 cm Fehltiefe, nicht gekennzeichnet
 - km 611,8 bis km 612,2: Reede Andernach, links 30 cm Fehltiefe auf einer Breite von 80 m, nicht gekennzeichnet
 - km 629,5 bis km 629,6: Linz, rechts 40 cm Fehltiefe auf einer Breite von 10 m, nicht gekennzeichnet

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

- km 640,4 bis km 640,5: Nonnenwerth (Schlüderig), links 20 m Fehlbreite
- km 641,5 bis km 644,0: Drachenfels Grund, rechts 50 m Fehlbreite
- km 649,1 bis km 651,3: Plittersdorfer Grund, links 30 m Fehlbreite, bei Wasserständen über 3 m am Pegel Köln können die Tonnen eingezogen werden
- km 652,4 bis km 654,9: Beueler Grund, rechts 80 m Fehlbreite, bei Wasserständen über 3 m am Pegel Köln können die Tonnen eingezogen werden
- km 655,0 bis km 655,4: Beueler Grund, rechts 20 m Fehlbreite, bei Wasserständen über 3 m am Pegel Köln können die Tonnen eingezogen werden
- km 657,6 bis km 657,9: Rheindorf, links 40 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 660,8 bis km 661,0: Hersel, links 15 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 661,8 bis km 663,2: Rheidter Grund, rechts 45 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 664,9 bis km 665,3: Urfeld, rechts 70 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 668,0 bis km 668,9: Wesseling, links 25 m Fehlbreite
- km 671,3 bis km 673,1: Langel Grund, rechts 60 m Fehlbreite
- km 673,5 bis km 674,3: Sürth, links 15 m Fehlbreite, bei Wasserständen über 3 m am Pegel Köln können die Tonnen eingezogen werden
- km 677,7 bis km 681,3: Weißer Bogen, links 30m Fehlbreite, bei Wasserständen über 3 m am Pegel Köln können die Tonnen eingezogen werden
- km 682,0 bis km 683,6: Westhoven, rechts 45 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 685,5 bis km 685,7: Poll, rechts 5 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 687,3 bis km 687,8: Deutzer Platte, verstärkte Ablagerung von Geschiebe.
- Km 688,3 bis km 689,0: Hohenzollernbrücke, rechts 20 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 693,2 bis km 694,9: Riehler Bogen, links 30 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 704,8 bis km 705,0: Köln-Langel, links 10 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 708,5 bis km 709,2: Worringer Ort, links 35 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 711,0 bis km 713,1: Platthals, rechts 20 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 715,2 bis km 716,9: Unterhalb Piwipp, links 40 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 718,0 bis km 719,3: Urdenbach, rechts 20 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 720,2 bis km 720,5: Urdenbach, rechts 10 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 722,2 bis km 722,7: Im Grind, links 15 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 727,1 bis km 728,9: Mickelner Ort, rechts 25 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 730 bis km 734: Geschiebezugabe zur Stützung des Wasserspiegels
- km 731,4 bis km 732,7: Herrenort, links 15 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 736,5 bis km 737,3: Hamm, rechts 15 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 739,4 bis km 739,6: Ölgangsinsel, links 25 m Fehlbreite
- km 742,1 bis km 742,5: Lausward, rechts 15 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 743,4 bis km 744,3: Oberkassel, links 15 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 747 bis km 753: Geschiebezugabe zur Stützung des Wasserspiegels
- km 748,8 bis km 749,2: Lörick, links 60 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 756,4 bis km 756,7: Nierst, links 20 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 763,5 bis km 769: Geschiebezugabe zur Stützung des Wasserspiegels

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

- km 765,6 bis km 766,6: Uerdinger Bogen, rechts 20 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet
- km 767,5 bis km 767,7: Uerdinger Bogen, rechts 10 m Fehlbreite, nicht gekennzeichnet

B. Schritte, die zum Nachweis der Erfüllung dieser Anforderungen erforderlich sind

Nachgewiesen werden die unter A. aufgeführten zusätzlichen Befähigungen anhand

- einer Prüfung, die
 - bis zum 17.01.2027 nach Vorgabe der Prüfungsbehörde entweder in einer mündlichen oder in einer Multiple-Choice-Prüfung besteht
 - ab dem 18.01.2027 in einer Multiple-Choice-Prüfung besteht

in Kombination mit

- sechs Fahrten (drei zu Berg, drei zu Tal), die auf dem betreffenden Abschnitt in den letzten drei Jahren durchgeführt wurden. Während aller dieser Fahrten muss der Kandidat im Steuerhaus anwesend gewesen sein. Während mindestens einer dieser Fahrten zu Berg und einer dieser Fahrten zu Tal muss der Kandidat selbstständig Kurs und Geschwindigkeit bestimmt haben. Die Fahrten werden nachgewiesen anhand des Schifferdienstbuches.

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

Rhein

von Rhein-km 769,00 (Krefeld) bis Rhein-km 857,40 (Spyck'sche Fähre/ Grenze zu den Niederlanden)

A. Zusätzliche Befähigung

Der Schiffsführer, der diesen Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten dieses Binnenwasserstraßenabschnitts.

1. Er muss den Fahrweg in der Berg- und in der Talfahrt beschreiben können.
2. Er muss zusätzlich verfügen über
 - a. detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika,
 - b. detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße;
 - c. Kenntnis der Polizeivorschriften für diesen Streckenabschnitt.
3. Zusätzlich muss der Schiffsführer
 - a) Kenntnisse haben über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf diesem Binnenwasserstraßenabschnitt und er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss. Hierzu zählen Kenntnisse über:
 - Verlauf der Fahrrinne im Strom
 - Auswirkungen von Hoch- und Niedrigwasser auf das Fluss- und Landschaftsbild und die Abflussmengen und -geschwindigkeiten
 - Querströmungen
 - b) die hydromorphologischen Eigenschaften dieses Wasserstraßenabschnittes kennen und wissen, wie er darauf zu reagieren hat. Hierzu zählen Kenntnisse über:
 - den Verlauf der Fahrrinne: Sie verlagert sich in dem deutlich breiteren Fluss nach jeder Kurve auf eine andere Seite. Für Begegnungsverkehr und Überholvorgänge sind ausreichende Erfahrung und rechtzeitige Absprachen über Rheinfunk Kanal 10 nötig.
 - Lage aller Fehltiefen und -breiten, insbesondere folgende nicht gekennzeichnete Fehlbreiten sowie Geschiebemanagement auf folgenden Streckenabschnitten:
 - km 778,1 bis km 780,0: Schreckling, 25 m Fehlbreite rechts, nicht gekennzeichnet
 - km 789,8 bis km 791,0: Woltershof, 15 m Fehlbreite links, nicht gekennzeichnet
 - km 800,4 bis km 800,5: Götterswickerhamm, 10 m Fehlbreite rechts
 - km 809,5 bis km 813,5: Geschiebezugabe zur Stützung des Wasserspiegels
 - km 813,6 bis km 813,8: Buderich, 10 m Fehlbreite links, nicht gekennzeichnet
 - km 820,6 bis km 820,9: Königswardt / Werrich, 15 m Fehlbreite links
 - km 832,7 bis km 833,1: Vynen, 15 m Fehlbreite rechts, nicht gekennzeichnet

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

- km 837,3 bis km 838,2: Reeser Schanz, 40 m Fehlbreite links, nicht gekennzeichnet
- km 838,5 bis km 847: Geschiebezugabe zur Stützung des Wasserspiegels
- km 850 bis km 851,5: Geschiebezugabe zur Stützung des Wasserspiegels

- schwierige Streckenabschnitte:
 - Baerler Brücke (km 784 bis 787, Meldestelle: Beekerwerth)
 - Wesel (km 812 bis 816, Meldestelle: Wacht am Rhein)
 - Xanten (km 821 bis 824, Meldestelle: An der Rose)
 - Reeser Schanz (km 834 bis 833, Meldestelle: Vynen/Obermörmter)
 - km 769 bis km 857: In der Talfahrt ist ausreichende Erfahrung für das sichere Durchfahren der starken Kurven (vor allem der Linkskurven) bei jedem Wasserstand erforderlich.
 - km 778,5 bis 780,6: Verladeufer Sachtleben bis zur Bunkerstation Homberg, wasserstandsabhängig: zu Tal fahrend, die Geschwindigkeit reduzieren um gefährlichen Sog- und Wellenschlag zu vermeiden.
 - Km 780,6 bis km 781: Liegestelle Mühlenweide, wasserstandsabhängig: zu Tal fahrend im Hang, die Geschwindigkeit reduzieren um gefährlichen Sog- und Wellenschlag zu vermeiden.
 - Km 789 bis km 792: Liegestellen Alsum, Schwelgern und Walsum, wasserstandsabhängig: zu Tal fahrend im Hang, die Geschwindigkeit reduzieren um gefährlichen Sog- und Wellenschlag zu vermeiden.
 - Km 793,5 bis km 794,5: Liegestelle Orsoy, wasserstandsabhängig: zu Tal fahrend, die Geschwindigkeit reduzieren um gefährlichen Sog- und Wellenschlag zu vermeiden.
 - Km 813,5 bis km 815: wasserstandsabhängig: zu Tal fahrend im Hang, die Geschwindigkeit reduzieren um gefährlichen Sog- und Wellenschlag zu vermeiden.

c) Kenntnisse haben über die speziellen örtlichen Verkehrsregelungen:

- § 9.04 Rheinschiffspolizeiverordnung: Zwischen Duisburg (Km769) und der deutsch-niederländischen Grenze (Km 857,40) gilt die „geregelt Begegnung“

B. Schritte, die zum Nachweis der Erfüllung dieser Anforderungen erforderlich sind

Nachgewiesen werden die unter A. aufgeführten zusätzlichen Befähigungen anhand

- einer Prüfung, die
 - bis zum 17.01.2027 nach Vorgabe der Prüfungsbehörde entweder in einer mündlichen oder in einer Multiple-Choice-Prüfung besteht
 - ab dem 18.01.2027 in einer Multiple-Choice-Prüfung besteht

in Kombination mit

- sechs Fahrten (drei zu Berg, drei zu Tal), die auf dem betreffenden Abschnitt in den letzten drei Jahren durchgeführt wurden. Während aller dieser Fahrten muss der Kandidat im Steuerhaus anwesend gewesen sein. Während mindestens einer dieser Fahrten zu Berg und einer dieser Fahrten zu Tal muss der Kandidat selbstständig Kurs

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

und Geschwindigkeit bestimmt haben. Die Fahrten werden nachgewiesen anhand des Schifferdienstbuches.

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

Weser

von km 000,00 (Hann. Münden) bis km 204,47 (Minden)

A. Zusätzliche Befähigung

Der Schiffsführer, der diesen Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten dieses Binnenwasserstraßenabschnitts.

1. Er muss den Fahrweg in der Berg- und in der Talfahrt beschreiben können.
2. Er muss zusätzlich verfügen über
 - a. detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika,
 - b. detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße;
3. Zusätzlich muss der Schiffsführer
 - a) Kenntnisse haben über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf diesem Binnenwasserstraßenabschnitt und er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss. Hierzu zählen insbesondere Kenntnisse über
 - die auftretenden Strömungsmuster und -geschwindigkeiten
 - das besonders enge Fahrwasser
 - die unübersichtlichen Kurvenbereiche
 - die Lage der Buhnen
 - die häufig auftretenden hohen Fließ-/Strömungsgeschwindigkeiten
 - die Örtlichkeiten der Fährstellen und Engstellen (Einbahnverkehr)
 - die Lage der Bezugspegel und Abladetiefen
 - b) die hydromorphologischen Eigenschaften dieses Wasserstraßenabschnittes kennen und wissen, wie er darauf zu reagieren hat. Hierzu zählen insbesondere Kenntnisse über
 - den teils felsigen Untergrund
 - starke Sedimentanlandungen
 - das Fehlen von nautischem Informationsfunk
 - das Fehlen von AIS- Pflicht
 - das Fehlen von IENC-Karten
 - das Fehlen von geprüften und zugelassenen Wasserstraßenkarten
 - die Vielzahl von Gefahrenstellen:
 - km 3,20 Hilwartshausen
 - km 15,50 Bramburg
 - km 33,00 – 34,00 Roter Stein Bodenfelde
 - km 40,00 – 41,39 Engstelle „Am Tunnel“
 - km 70,40 – 70,90 Corvey (verhungertes Felsen)
 - km 74,00 Lüchtringer 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

Zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer gemäß Artikel 20 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügen müssen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken befahren

- km 176,80 Felsen im Fahrwasser
- km 182,60 - 184,20 Vlotho /Vlothoer Gosse
- km 189,70 Großer Weserbogen, Fähre
- km 197,90 Pegel Porta, lange Bühnen
- km 202,00 Pionierübungsplatz
- km 201,00 – 204,40 (4 Brücken)
- km 204,47 Ende der Oberweser, Einfahrt zum Verbindungskanal Süd zur Weser (VKS) (Verbindung zum Mittellandkanal VKS (Verbindung zum Mittellandkanal (MLK)) über die Unterschleuse und Oberschleuse und Einfahrt zum alten Weserhafen.

B. Schritte, die zum Nachweis der Erfüllung dieser Anforderungen erforderlich sind

Nachgewiesen werden die unter A. aufgeführten zusätzlichen Befähigungen anhand

- einer mündlichen Prüfung
in Kombination mit
- sechs Fahrten (drei zu Berg, drei zu Tal), die auf dem betreffenden Abschnitt in den letzten drei Jahren durchgeführt wurden. Während aller dieser Fahrten muss der Kandidat im Steuerhaus anwesend gewesen sein. Während mindestens einer dieser Fahrten zu Berg und einer dieser Fahrten zu Tal muss der Kandidat selbstständig Kurs und Geschwindigkeit bestimmt haben. Die Fahrten werden nachgewiesen anhand des Schifferdienstbuches.