

Donau

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

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

Die Bundeswasserstraße Donau hat eine Länge von ca. 212 Kilometern. Im Bereich der frei fließenden Donau, d.h. von Donau-km 2.249,00 bis Donau-km 2.322,02, ist heute der Nachweis der Streckenkunde vorgeschrieben.

Eine Ausweisung der Donau von km 2.249,00 (Liegestelle Vilshofen) bis km 2.322,02 (Schleuse Straubing, Unterwasser) 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)
- 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

- häufig wechselnde Strömungsmuster/-geschwindigkeiten,
- bei sehr schnell steigenden bzw. fallenden Wasserständen,
- enge kurvenreiche Fahrwasserverhältnisse mit Fahrrinnenbreiten von teilweise lediglich 50 bis 60 Metern,
- dadurch abhängig vom Wasserstand weder Begegnungs- noch Überholmöglichkeiten,
- sich sehr schnell verändernde (schwankende) Wasserstände an den Schifffahrtspegeln.

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

- hydromorphologisch sich häufig verändernde Fahrrinne,
- starke Sediment-/Kieseinträge (z. B. Isarmündung),
- extreme Verengung der Fahrrinne,
- wechselnde Struktur des Fahrwasseruntergrundes von Sand über Kies bis Fels
- Angaben zu Fehlstellen sind trotz regelmäßigem Peilen (Frequenz situationsbezogen [Niedrig-/Hochwasser, Havarien ...], in Teilbereichen täglich bis wöchentlich, bis hin zu den regulären Verkehrssicherungspeilungen monatlich oder jährlich in der Gesamtstrecke) lediglich im Hinblick auf sich verändernde Fehlstellen möglich,

- hohe Fließ-/Strömungsgeschwindigkeiten, die bereits bei Mittelwasser die Fließ-/Strömungsgeschwindigkeiten des höchsten schiffbaren Wasserstands (HSW) erreichen,
- weshalb die Fahrrinne auch deshalb nicht auf den Wasserstand, sondern auf den grundsätzlich festgelegten Fahrrinnenverlauf bezogen ausgetonnt ist.

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;

- sehr hohe Unfallhäufigkeit,
- zwischen den Jahren 2007 und 2017 wurden im Bereich von Straubing bis Vilshofen 671 Unfälle erfasst; seit Beginn der digitalen Erfassung der Unfälle im Jahre 1992 bis 2017 wurden 1.856 Unfälle registriert,
- damit verbunden waren Voll- oder zumindest Teilsperren der Donau und mit gravierenden wirtschaftlichen Folgen für die Schifffahrt
- zu einem erheblichen Teil sind die Festfahrungen und Grundberührungen den dargestellten Fahrwasserverhältnissen geschuldet
- Diese hohe Unfallhäufigkeit besteht trotz der derzeit vorgeschriebenen Streckenkunde. Ohne eine solche Streckenkunde lägen die Unfallzahlen mit sehr großer Wahrscheinlichkeit noch höher.

Erforderlichkeit für die Sicherheit der Schifffahrt:

Das zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt gibt in schifffahrtspolizeilichen Hinweisen „Fehlstellenmeldungen“ und Zustandsberichte zur Strecke heraus, um die Schifffahrt über den aktuellen Zustand des Fahrwassers zu informieren. Die besonderen Risiken dieser Strecke resultieren aus den sich ständig verändernden Gegebenheiten. Es hier gibt keinen dauerhaft stabilen und für die Schifffahrt verlässlichen Zustand der Wasserstraße. Daher sind besondere Ortskenntnisse beim Befahren der Strecke für die Sicherheit der Schifffahrt unerlässlich.

FAZIT:

Aufgrund der oben dargestellten, nautisch äußerst anspruchsvollen Streckenverhältnisse ist die Ausweisung des o.g. Streckenabschnittes als Bundeswasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken notwendig.