

Brückenanfahrungen und die Folgen

Wasserstraßen bieten im allgemeinen eine sehr hohe Verkehrssicherheit, ablesbar an den – verglichen mit anderen Verkehrsträgern – sehr geringen Unfallzahlen. Besorgniserregend ist daher die Häufung von Brückenanfahrungen im westdeutschen Kanalgebiet. Warum und wie es zu diesen Havarien kommt und wie man dem vorbeugen kann, darüber informiert dieses Faltblatt.



Direktion Wasserschutzpolizei

Moerser Straße 217-219
47198 Duisburg
wsp-verkehr.duisburg@polizei.nrw.de

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt

Am Propstthof 51
53121 Bonn
gdws@wsv.bund.de
www.wsv.de



Bestellung von Druckerzeugnissen
info@wsv.bund.de

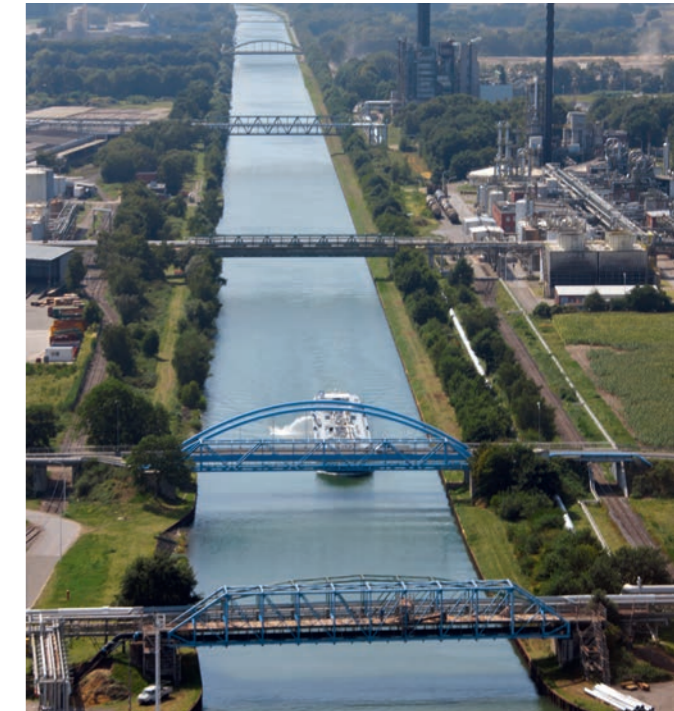
Stand: Juni 2020

Satz und Druck
Bundesamt für Seeschifffahrt und
Hydrographie (BSH)

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kostenlos herausgegeben. Sie darf nicht zur Wahlwerbung verwendet werden.



Die verkannte Gefahr Brückenanfahrungen im westdeutschen Kanalgebiet



Ausgangssituation



Verkehrsaufkommen

Wesel-Datteln-Kanal, Rhein-Herne-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal und die Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals sind die von der Binnenschifffahrt am meisten befahrenen Kanäle in Deutschland. Allein auf dem Rhein-Herne-Kanal fahren jährlich rd. 20 000 Schiffe. Es sind moderne Großmotorgüterschiffe mit den größtmöglichen Abmessungen. Wichtige Häfen und Industriestandorte im westdeutschen Kanalnetz profitieren von Wasserstraße und Schifffahrt.

Verkehrsinfrastruktur

Im dicht besiedelten Ruhrgebiet kreuzt eine Vielzahl von Straßen- und Eisenbahnbrücken die Kanäle. Allein auf dem 45 km langen Rhein-Herne-Kanal gibt es davon fast 100 Bauwerke. Diese Brücken erreichen überwiegend eine nach heutigem Ausbauzustand vorgegebene Durchfahrtshöhe von 5,25 m. Sie erlauben zwar den zweilagigen Container-Verkehr, aber ihren Steuerstand müssen große Schiffe dennoch rechtzeitig einfahren.

Annähernd 80 Brücken über die Kanäle im Ruhrgebiet und auf der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals weisen eine Durchfahrtshöhe von weniger als 5,25 m auf.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung baut Kanalbrücken zwar sukzessive in standardmäßig größeren Abmessungen neu, wenn der Bauzustand es erfordert oder wenn die Anpassung im Zuge des Streckenausbaus notwendig geworden ist.

Angesichts der großen Zahl der niedrigen Brücken wird es aber in absehbarer Zeit nicht möglich sein, das gesamte Kanalgebiet mit Brücken auszustatten, deren Durchfahrtshöhe durchgängig 5,25 m beträgt.

Sorgfalt und Achtsamkeit

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und die Wasserschutzpolizei rufen gemeinsam zu mehr Achtsamkeit auf und appellieren an alle Schiffsführer, die Gefahr nicht zu unterschätzen:

„Bedenken Sie immer – nicht nur bei sehr niedrigen Brücken – die erforderliche Durchfahrtshöhe und stellen Sie sich rechtzeitig auf die nächsten zu passierenden Brücken ein.“

Erschreckend ist die Häufung von Brückenanfahrungen im verkehrsreichen Kanalnetz. Immer wieder kommt es zu hohen Sachschäden, insbesondere am Schiff, aber auch zu Personenschäden bis hin zum Todesfall. Der Wechsel von ausreichend hohen zu niedrigeren Durchfahrtshöhen kann damit im Zusammenhang stehen.

Wie bei fast jedem Unfall ist menschliches Versagen die Hauptursache für Brückenanfahrungen. Unaufmerksamkeit, Ablenkung oder die Macht der Routine werden manchem Schiffsführer zum Verhängnis.

Auch im Schiffsverkehr können mit Sorgfalt und Achtsamkeit Unfälle verhindert werden.

Besonders leichtsinnig ist das kurzfristige Abtauchen kurz vor der Brücke durch kräftiges Gas geben.

Bei vermeintlich „gutem Timing“ taucht das Schiff um Haaresbreite unter der niedrigen Brücke durch.

Bei Fehleinschätzung kommt es zu früh wieder hoch und kollidiert. Solches Fahrverhalten ist nicht nur gefährlich, sondern reinstes Harakiri.



Wasserstände und Durchfahrtshöhen

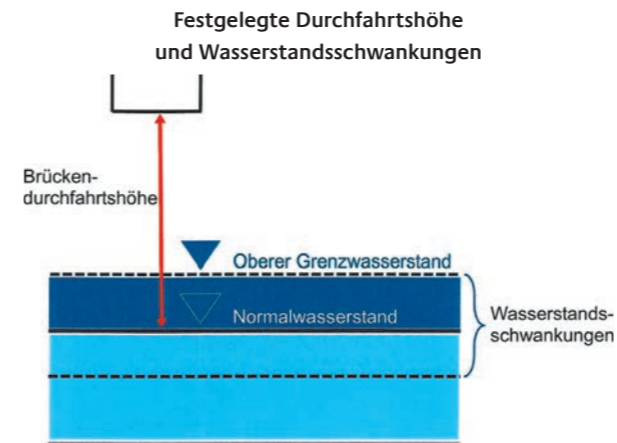
Vorsicht vor Wasserstandsschwankungen!

Im Gegensatz zum Fluss wird der Wasserstand im Kanal als konstant wahrgenommen.

Das ist ein Irrtum!

Die Fernsteuerzentrale Wasserversorgung in Datteln überwacht und steuert den Wasserstand aller Kanäle im westdeutschen Kanalsystem. Dennoch kann es zu Wasserstandsschwankungen kommen. Sie werden verursacht durch Schwall- und Sunkwellen u. a. aus Schleusenbetrieb, starken Regen, Windstau und sich beugnenden und überholenden Schiffen.

Brückendurchfahrtshöhen werden in der Binnenschifffahrtsstraßenordnung bezogen auf die konstante Größe des Normalwasserstands angegeben. Der tatsächliche Wasserstand kann aber schwankungsbedingt vorübergehend bis zu 50 cm höher liegen und damit die angegebene Durchfahrtshöhe reduzieren.



Die Werte für die Durchfahrtshöhen bezogen auf den Normalwasserstand und den oberen Grenzwasserstand finden Sie unter: <https://www.elwis.de/webcode/426558>

Unfallstatistik

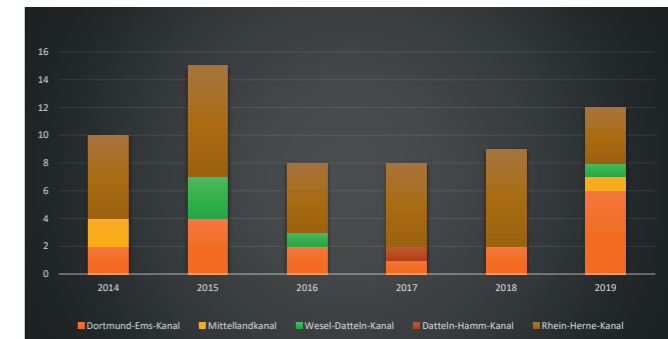
Daten und Fakten

Im Jahr 2019 wurden im westdeutschen Kanalgebiet rd. 80 Havarien gezählt.

Dabei kollidierten wesentlich weniger häufig Schiffe mit Schiffen, als vielmehr Schiffe mit Anlagen.

Besonders folgenschwer sind dabei die Brückenanfahrungen. Nach bisheriger Erfahrung sind Leib und Leben hier besonders gefährdet.

Brückenanfahrungen im westdeutschen Kanalgebiet von 2014-2019



Quelle: Polizeipräsidium Duisburg / Direktion Wasserschutzpolizei NRW

Die Unfallstatistik zeigt, dass bestimmte Brücken im westdeutschen Kanalgebiet – trotz Informationen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit – immer wieder angefahren werden.

Besondere Gefahrenstellen am Rhein-Herne-Kanal:

– Sterkrader Straßenbrücke, RHK-km 8,8

(10 Anfahrungen in 6 Jahren)

– DB-Brücke Ruhrort-Oberhausen, RHK-km 3,7

(8 Anfahrungen in 6 Jahren)