

Der Rhein in Bildern aus der Luft

von Mannheim - Mühlauhafen
bis St. Goar - Hafen am Hund

*Ein Projekt von
Jens Fried*



Autor: Jens Fried
Stand: 04/2023

1.0) Einleitung und Vorwort des Autors zur Version 2.1 Februar 2023

Liebe Sportbootfahrer,

vor einigen Jahre hat mich mein Dienstherr – das Innenministerium Hessen – nach längerer Krankheit als nicht mehr polizeidienstfähig befunden und in den Ruhestand verabschiedet.

Schon seit 2004 konnte ich das Werk nicht mehr aktualisieren. Ich wurde in den letzten Jahren von vielen Sportbootfahrern wiederholt auf das Werk angesprochen. So habe ich mich nun entschieden, das Werk nach meinen Möglichkeiten weiterzuführen.

In den Jahren 2021 und 2022 haben Lilian und ich mit unserer „Ilios“ die beschriebene Rheinstrecke abgefahren und haben keine wesentlichen Veränderungen festgestellt. Natürlich hat sich die Wohnbebauung schon gewaltig verändert.

Für 2023 plane ich eine neue Luftaufnahme des Bereiches um die Wormser Straßenbrücke: Hier kam eine zweite Brücke, wenige Meter oberhalb der Nibelungenbrücke hinzu und im Zuge dieses Brückenneubaus wurden die beiden Häfen, Floßhafen und WSA-Hafen baulich verändert. Der WSA-Außenbezirk Worms zog um in einen Neubau am nördlichen Ende des Floßhafens und der ehemalige WSA-Hafen wurde zu einem städtischen Sportboothafen mit Restauration umgebaut.

Eine Bitte: Sollten Ihnen Fehler oder Veränderungen auffallen, so lassen Sie es mich wissen: ilios3@t-online.de

Ich wünsche Ihnen weiterhin Allzeit Gute Fahrt und Glückliche Heimkehr!

Ihr *Jens Fried* *Boot „Ilios3“*

1.1) Einleitung und Vorwort des Autors zur Version 1.0

Sehr geehrte Nutzer des vorliegenden Werkes!

„Der Rhein in Bildern aus der Luft.“ Welchem Zweck soll das vorliegende Werk dienen?

1.1) Einleitung und Vorwort des Autors zur Version 1.0

Sehr geehrte Nutzer des vorliegenden Werkes!

„Der Rhein in Bildern aus der Luft.“ Welchem Zweck soll das vorliegende Werk dienen?

Die Beamtinnen und Beamten der hessischen Polizei, die den Weg zur hessischen Wasserschutzpolizei finden, durchlaufen in Ihren drei ersten „WSP-Jahren“ eine umfangreiche Ausbildung. Unter anderem befahren sie während des „Einweisungslehrganges H1“ sieben Wochen mit dem Ausbildungsschiff „Hessen1“ den Rhein auf der Strecke Mannheim – St. Goar mindestens achtmal zu Berg und zu Tal. Zielsetzung ist, dass die Mitarbeiter die Strecke „in Bildern im Kopf haben“. Dies brauchen sie nicht nur, um anschließend nach zwei Jahren die Bootsführerprüfung zu bestehen und nach dem dritten Jahr die externe Radarpatentprüfung abzulegen.

Nein, das Ziel ist viel größer: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen nach ihrer Ausbildung in der Lage sein, das Führungs- und Einsatzmittel Streifenboot verantwortlich führen zu können. Damit sollen sie den polizeilichen Auftrag erfüllen können! Und das ohne Gefährdung oder gar Schädigung des eigenen Personals, des eigenen (sehr teuren) Polizeibootes oder gar Dritter!

Der polizeiliche Auftrag im täglichen Dienst stellt sich sehr unterschiedlich dar: Die normale Streifenfahrt bei schönstem Sommerwetter, die sich plötzlich in eine dramatische Rettungsaktion ändern kann. Das Abbergen schwer verletzter Personen von einem Berufsschiff unter ad hoc Beteiligung von samaritären Hilfskräften, die vielleicht noch nie auf einem Wasserfahrzeug waren. Die schnelle Einsatzfahrt im Winter, nachts, bei Sturm und Schneetreiben oder bei unsichtigem Wetter durch dichten Nebel. Und, und, und, die Vielfalt ist schier unbegrenzt.

Ich habe das Projekt „Der Rhein in Bildern aus der Luft“ nach längeren Überlegungen über das WIE und über das WANN nun im Jahr 2003 während einer Niedrigwasserperiode auf dem Rhein in Angriff genommen.

Das vorliegende Werk soll in erster Linie den Prüfungsaspiranten der hessischen Wasserschutzpolizei zur Vorbereitung dienen. Die Bilder, die auch in höherer Auflösung vorliegen, können mittels Laptop und Beamer zu Unterrichtszwecken und zur Prüfung der Streckenkenntnis dienen. Ein weiterer Aspekt ist die Auffrischung der eigenen Ortskenntnis der „alten Hasen“, insbesondere wenn sie aus dienstlichem Anlass außerhalb ihres eigentlichen Zuständigkeitsgebietes (in dem sie sich in aller Regel viel besser auskennen, als ich es je darstellen könnte) tätig werden müssen.

Ein weiterer Aspekt ist ein wenig Eigenwerbung für die hessische Wasserschutzpolizei. Diese, lediglich im Vorwort etwas veränderte Version wurde zeitnah zur polizeiinternen Veröffentlichung ins Internet zum kostenfreien Downloaden eingestellt. Wir, die hessische Wasserschutzpolizei, möchten das Werk gerne allen Interessierten, insbesondere den Freunden des Wassersports, kostenfrei zur Verfügung stellen. Es ist uns ein Anliegen, zu zeigen, dass wir in Richtung Öffentlichkeit sehr offen sind und uns durchaus „in die Karten blicken lassen“.

Möge dieses Werk Ihnen interessante Einblicke oder besser „Draufblicke“ bieten! Sollten Sie nun neugierig geworden sein auf die hessische Wasserschutzpolizei, ihre Organisation und ihre Aufgaben, so besuchen Sie uns doch auf unseren Internetseiten: Diese finden Sie in den Seiten des hessischen Bereitschaftspolizeipräsidiums www.Polizei.Hessen.de Viel Spaß! Haben Sie Fragen? Rufen Sie uns an! Sprechen Sie uns an!

Nun muss ich natürlich meinen Helfern Danke sagen!

Danke an die Hubschrauberbesatzungen unserer Polizeihubschrauberstaffel in Egelsbach, die in bewundernswert geduldiger Weise die vielen Luftaufnahmen ermöglichten: Zielansprache, Hubschrauber exakt 200m über Grund quer stellen, Tür auf, Schuss, Tür zu und weiter zur nächsten „Location“ ein, zwei Kilometer unterhalb!

Danke an die Führung der hessischen Wasserschutzpolizei, die nach der ersten Vorstellung des Projektes dieses unterstützte und genehmigte.

Zu guter Letzt Danke an meinen Koautor, Wolfgang Schröder, der mich im Vorfeld zu diesem Projekt ermutigte, mich tatkräftig unterstützte und mein Skript sehr aufmerksam redigierte!

Allen Wassersportlern wünsche ich viel Freude am Boot fahren und eine glückliche Hand bei schwierigen Situationen. Mast- und Schotbruch und natürlich immer die berühmte Handbreite Wasser unterm tiefsten Punkt des Bootes!

Eine Bitte: Sollten den Lesern des vorliegenden Werkes Fehler oder geänderte Gegebenheiten auffallen, sollten Sie positive oder negative Kritik haben, so zögern Sie nicht, mir dies mitzuteilen.

In diesem Sinne alles Gute

Jens Fried

2.) Vorwort des Leiters der hessischen Wasserschutzpolizei, Herr Polizeioberst Werner Velten

Liebe Wassersportler,

ich freue mich sehr, auf den folgenden Seiten eine Streckenbeschreibung des Rheines von Mannheim bis St. Goar anbieten zu können, die in Bildern, mit Erläuterungen der Geographie und – ganz wichtig – mit Darstellung des schiffahrtsüblichen Fahrwegs einen nautisch schwierigen Teil des Rheines aus Sicht eines Bootsführers schildert.

Wir alle, die als Bootsführer Verantwortung für ein Wasserfahrzeug, und damit Menschen, tragen, sind uns bewusst, dass Streckenkenntnis für das sichere Führen von Fahrzeugen auf dem Wasser eine wichtige Grundvoraussetzung ist.

Aus diesem Grunde haben zwei langjährige Ausbilder der hessischen Wasserschutzpolizei, die Polizeihauptkommissare Jens FRIED und Wolfgang SCHRÖDER, mit großem Engagement und sehr viel Fach- und Erfahrungswissen eine bebilderte Streckenbeschreibung für die Nachwuchsbeamtinnen und –beamten der hessischen Wasserschutzpolizei erstellt, die wir sehr gerne auch Ihnen zur Verfügung stellen.

Im Sinne eines möglichst gefahrenfreien Miteinanders sind wir als Polizei mehr als interessiert daran, dass der Sicherheitsstandard auf den Wasserstraßen insbesondere durch Qualifizierung aller Verkehrsteilnehmer mindestens gehalten, vielleicht sogar gesteigert wird.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen allzeit Gute Fahrt,
viel Erfolg und Spaß bei der Lektüre.

Werner Velten

3.) Die Autoren

3.1) Koautor Polizeihauptkommissar Wolfgang Schröder

Jahrgang 1947, fing 1976 bei der hessischen Wasserschutzpolizei an. Seine Stationen waren bisher: WSPSt Wiesbaden, GG/U, WSPA-Sachbereich Bootswesen.

Als Fachlehrer für Schiffstechnik und Streckenkunde und als Bootsführer während unglaublicher 17 „H1-Lehrgängen“ hat er die Nachwuchsausbildung und insbesondere die Streckenkunde bei der hessischen Wasserschutzpolizei ganz besonders geprägt. Als echter Schiersteiner, der am und im Wasser aufwuchs, hat er „das Schiffige“ schon in frühen Jahren verinnerlicht.

3.2) Autor Polizeihauptkommissar Jens Fried

Jahrgang 1960, fing 1983 bei der hessischen Wasserschutzpolizei an. Seine Stationen waren bisher: WSPSt Frankfurt am Main, WSPSt Gernsheim, WSPSt Wiesbaden und Zentrale Ermittlungsgruppe. Seit August 2003 ist er Leiter der WSP-Station Gernsheim. Nach mehreren schweren Ohrenoperationen wurde er Ende 2008 in den Ruhestand versetzt.

Als Lehrgangleiter während insgesamt fünf „H1-Lehrgängen“ konnte er sich intensiv mit der Nachwuchsausbildung und mit „der Strecke“ beschäftigen. Als Bootseigner und Wassersportler hat er eine besondere Verbindung zum Rhein. Für ihn stellt Bootfahren eine Kunst dar, bei der man nie ausgelernt hat, sondern bei der man immer dazu lernen kann.

4.) Hinweise zur Handhabung

Die Bilder in der vorliegenden Druckversion wurden digital aufgenommen und in ihrer Auflösung verkleinert, damit die Dateigröße und damit die Downloadzeit in verträglichen Dimensionen bleiben.

Im linken Textfeld ist immer (Ausnahme Altrheine) die Bergfahrt beschrieben, im rechten Textfeld die Talfahrt. Alle Bilder wurden in Blickrichtung „zu Tal“ fotografiert. Ausnahmen hiervon bilden die Altrheine und der Amöneburger Stromarm, die „zu Berg“ fotografiert wurden. Eben so, wie man in sie i.d.R. einfährt.

Auf das Einzeichnen von Gründen und des Fahrweges wurde verzichtet, dieses Werk soll und kann keinen Streckenatlas ersetzen.

Bei wenigen Ausnahmen wurden Unterwasserhindernisse und Fahrtstrecken eingezeichnet. Diese sind jedoch „nur ungefähr“ eingezeichnet. Dies weist insbesondere darauf hin, vorsichtig zu navigieren!

Die Rheinstrecke von Mannheim bis St. Goar

Version 2.1 – Stand 2023

Alle Angaben wurden nach bestem Wissen und Gewissen gemacht, eine Haftung für Schäden jeglicher Art muss aber ausgeschlossen bleiben, weil dieses Werk nur eine Quelle der Informationsbeschaffung für den eigenverantwortlichen Bootsführer ist. Es ist kein Navigationsmittel oder Navigationshilfsmittel!

Auf die Nennung von Sportbootvereinen und deren Ansprechpartner wurde wegen der Vielfalt und Fluktuation verzichtet. Der reisende Bootsfreund möge sich immer aktuell in den diversen Standardwerken und bei den Verbänden informieren.

„Rechts“ und „Links“ bezieht sich immer in Fließrichtung des Rheinstromes betrachtet, von der Quelle zur Mündung. Gleiches gilt für die Bezeichnungen „rechtes Drittel“ und „linkes Drittel“, sowie für die Bezeichnungen „rechtsrheinisch“ und „linksrheinisch“. Gerade in der Streckenbeschreibung in Bergfahrt ist das Umdenken oft mühsam, aber anders geht es schlecht.

Wird jedoch der Kurs beschrieben “wir richten unseren Kurs nach StB oder Bb“ ist das immer in Blick-/Fahrtrichtung gemeint.

Der beschriebene Fahrweg ist der Weg der Berufsschifffahrt. Auf Varianten und Beschreibung der Befahrbarkeit mit Kleinfahrzeugen mit Tiefgang um einen Meter wurde weitgehend verzichtet. Dies bleibt den Ortskundigen vorbehalten.

Die Bilder 01 bis 25 wurden am 17.04.2003 aufgenommen bei folgenden Pegelstände: Mannheim 212cm, Worms 126cm, Mainz 235cm.

Die Bilder 26 bis 59 wurden am 08.05.2003 aufgenommen bei folgenden Pegelstände: Mainz 267cm, (Oestrich 170cm), Bingen 176cm.

Die Bilder 60 bis 77 wurden am 15.05.2003 aufgenommen bei folgenden Pegelständen: Bingen 198cm, Kaub 210cm.

5.) Copyright, Haftungsausschluss

Alle Rechte der Version 2.0 und höher liegen bei

Jens Fried
Im Watt 4a
D-64560 Riedstadt-Erfelden
ilios3@t-online.de

Zugestimmt wird dem Download und dem unveränderten Ausdruck in Papierform zum ausschließlich persönlichen Gebrauch.

Jeder gewerblichen oder sonst gewinnorientierten Nutzung, auch auszugsweise, gleich in welcher Weiterverarbeitungsart, wird ausdrücklich widersprochen. Bei Nutzung zu Lehr- und Unterrichtszwecken ist der Autor als Copyrightinhaber stets zu nennen, die Kopf- und Fußzeilen dürfen nicht entfernt werden.

Wünsche auf Erhalt von Bildern: Bitte richten sie keine entsprechenden Wünsche an den Autor. Die Bilder wurde mit dem Polizeihubschrauber aufgenommen zum originären Zwecke, eine Ausbildungsunterlage für die Hessischen Wasserschutzpolizisten zu erarbeiten. Eine kostenlose Weitergabe der Bilder an Dritte würde zu Wettbewerbsverzerrungen führen. Die Bilder werden daher nicht weitergegeben.

Eine Haftung wird ausdrücklich ausgeschlossen. Alle Angaben wurden nach bestem Wissen und Gewissen gemacht, eine Haftung für Schäden jeglicher Art muss aber ausgeschlossen bleiben, weil dieses Werk nur eine Quelle der Informationsbeschaffung für den eigenverantwortlichen Bootsführer ist. Es ist kein Navigationsmittel oder Navigationshilfsmittel! Der Rhein, als natürlich abfließendes Gewässer, ist ständigen Veränderungen unterworfen. Das Befahren des Rheines mit Fahrzeugen bedarf daher ständiger Beobachtung und Information und umsichtiger Navigation. Auf die Informationsmöglichkeiten im WWW unter www.elwis.de der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit seinen umfangreichen Inhalten und vor allem weiterführenden Links wird besonders hingewiesen.

Bild 01 Mannheim Mühlauhafen - Waldhofer Altrhein

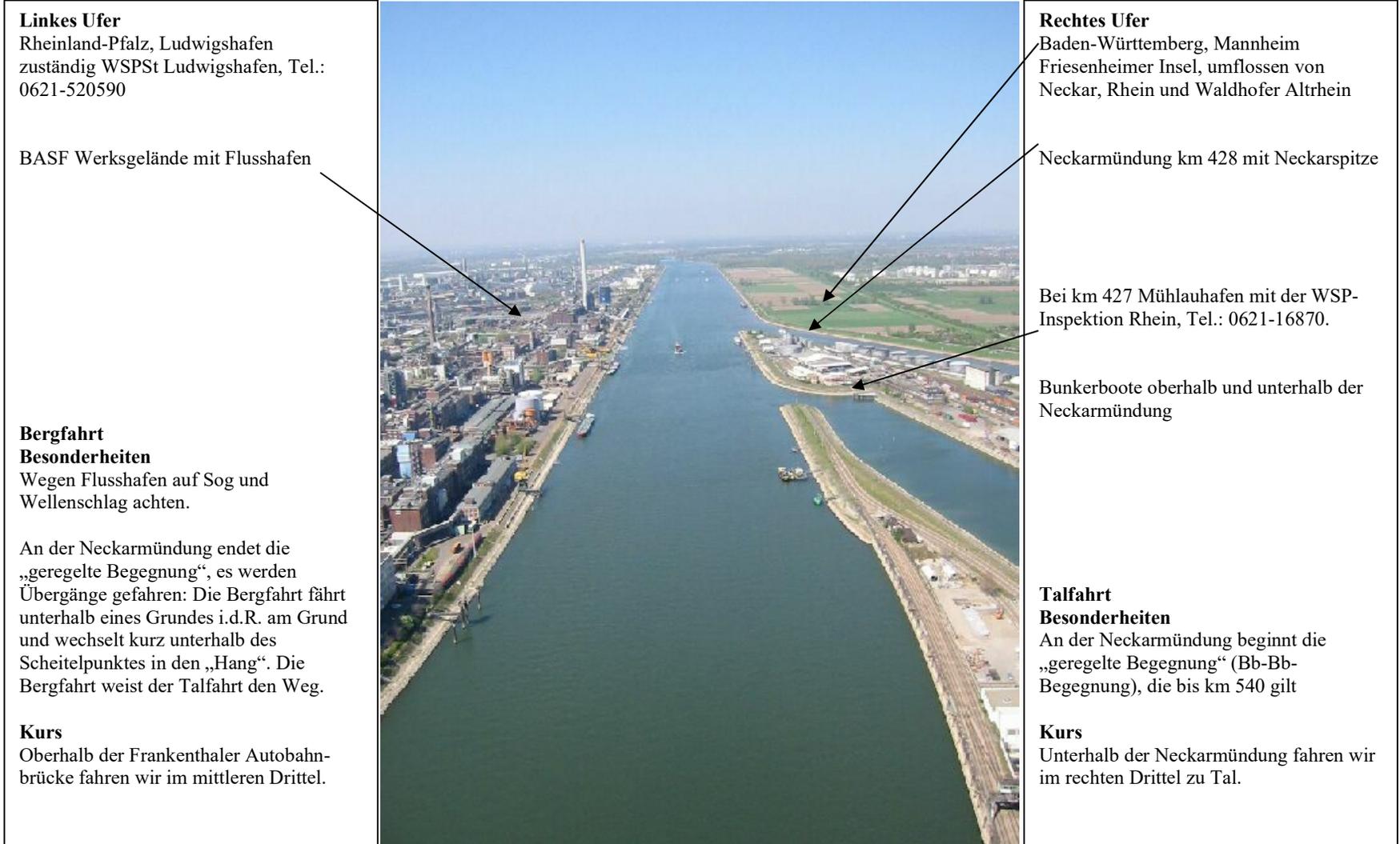


Bild 02 Friesenheimer Insel – Frankenthaler Autobahnbrücke

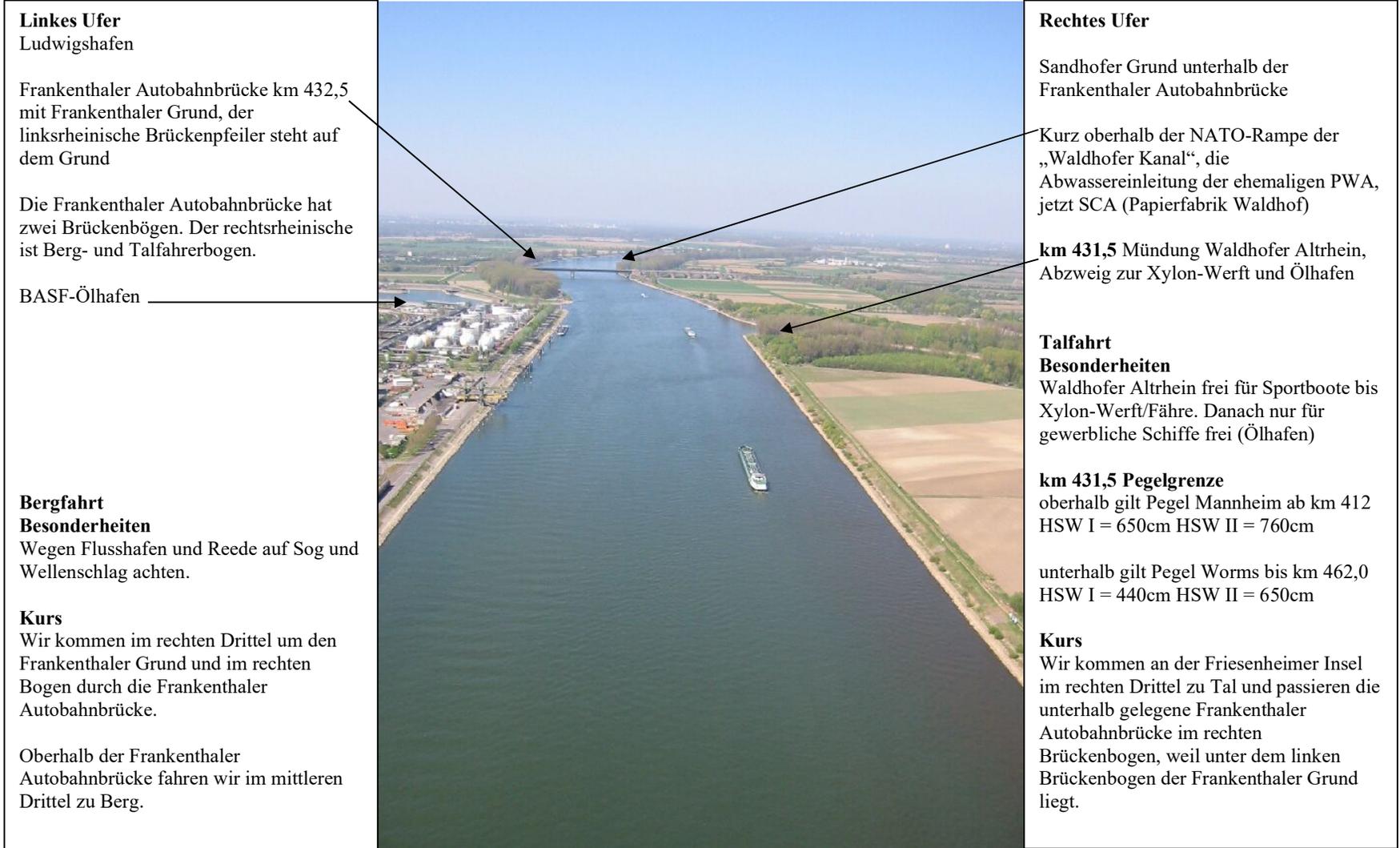


Bild 03 Sandhofer Grund – Hofgut Petersaue

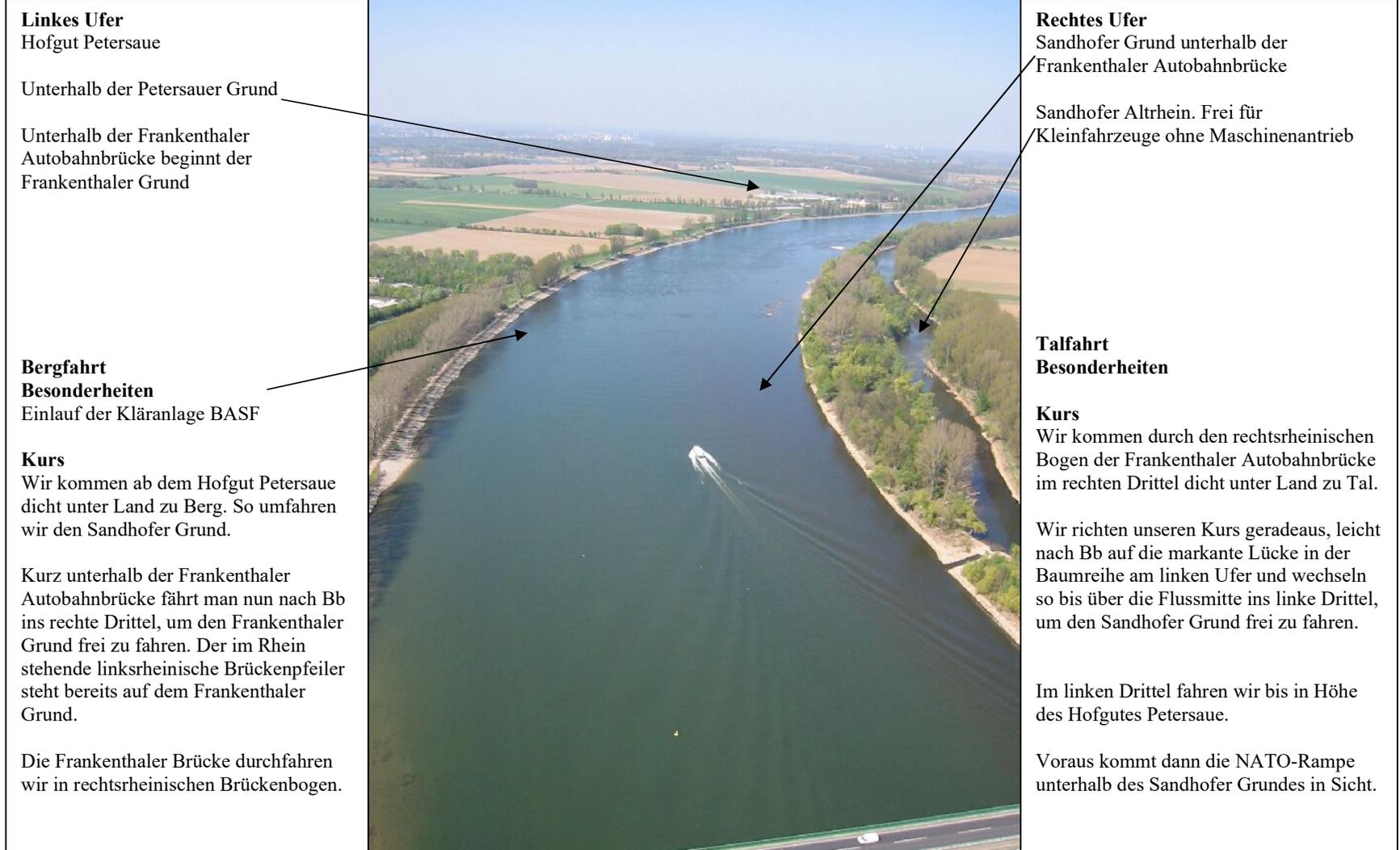


Bild 04 Sandhofer Grund – Petersauer Grund

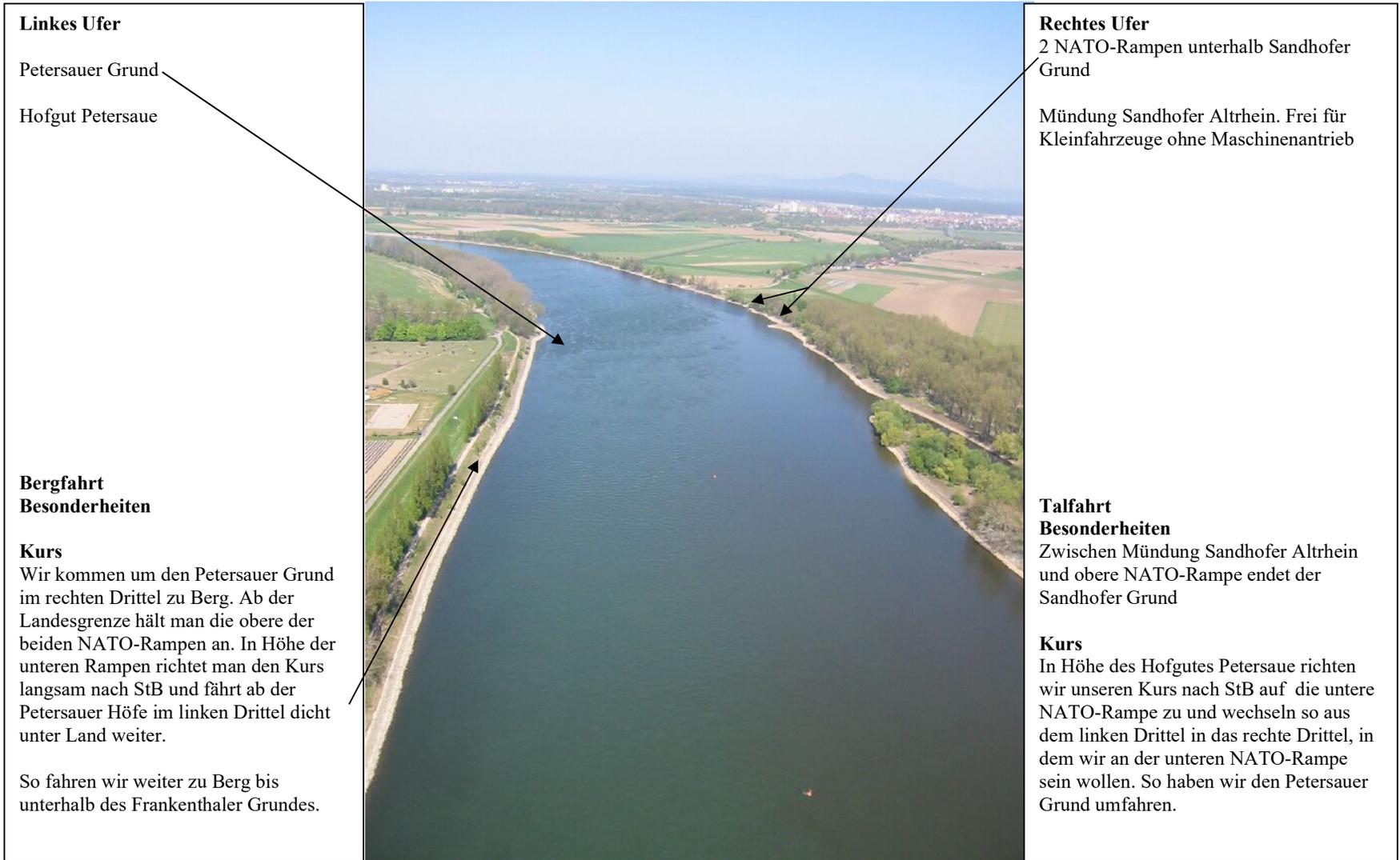


Bild 05 Petersauer Grund – Lampertheimer Grund

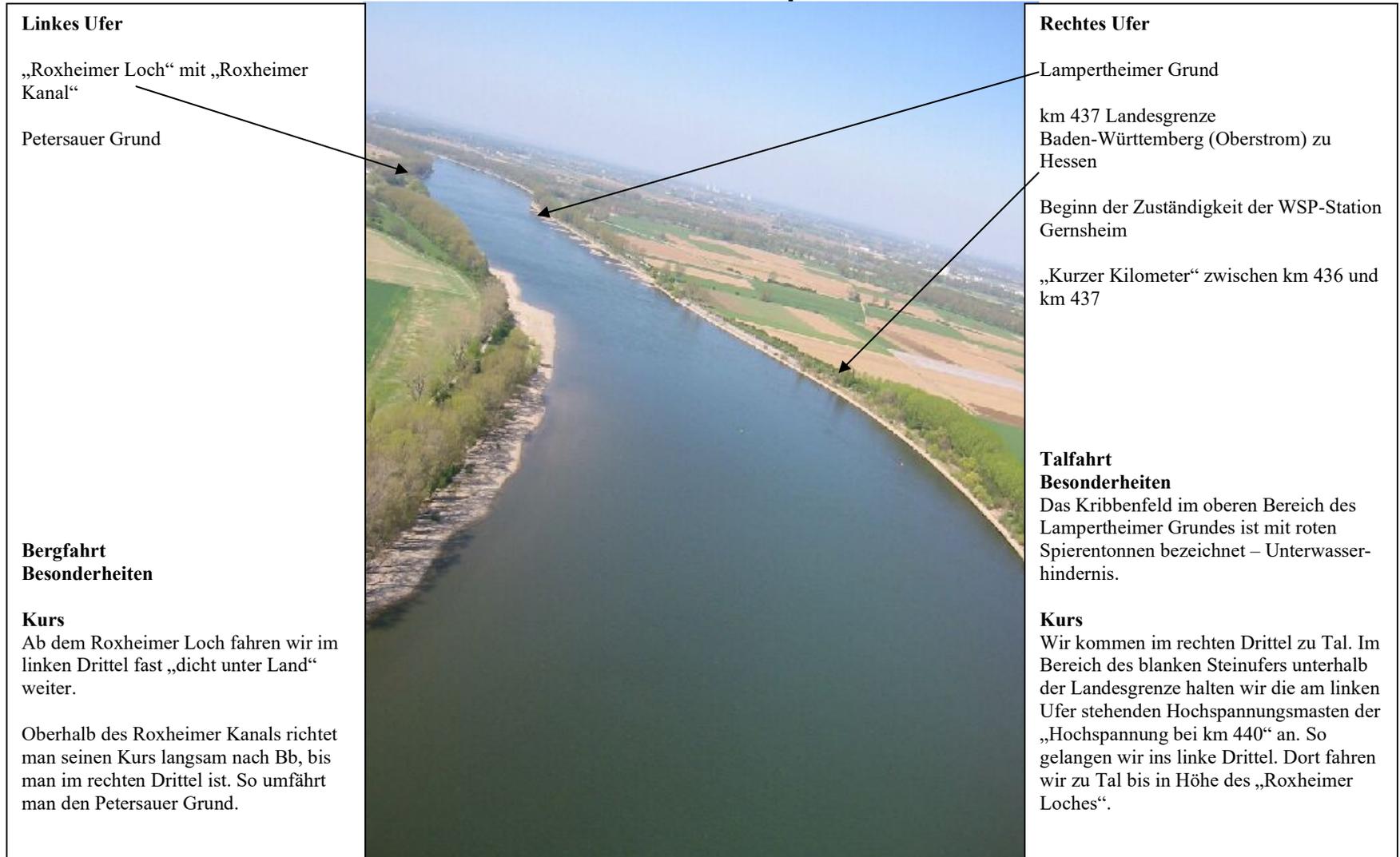


Bild 06 Lampertheimer Grund - Rabengrund

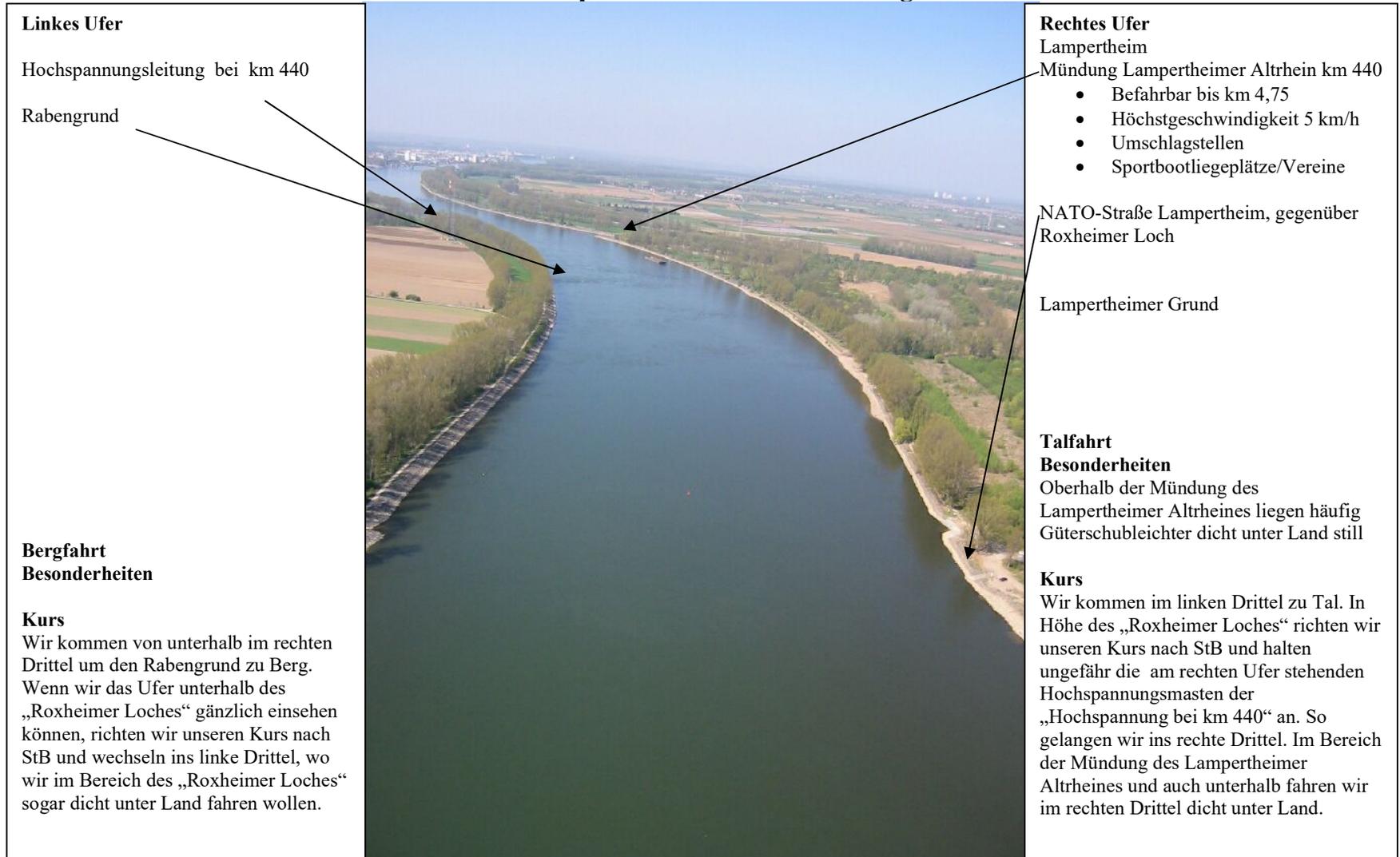


Bild 07-01 Mündung Lampertheimer Altrhein

Bergfahrt im Altrhein

Besonderheiten

Im Mündungsbereich kommt es, durch die neerende Strömung bedingt, zu Sedimentablagerungen hinter dem Längswerk.

Im Altrhein kann es zu Gegenverkehr mit Berufsschiffen kommen, wodurch die Fahrwasserhältnisse recht eng werden.

Im mittleren Bereich zwischen Mündung und Verladestellen besteht ein ausgeschildertes Begegnungsverbot für Großfahrzeuge.

Die Abladetiefe im Altrhein liegt circa bei Pegel Worms +1cm. Entsprechend vorsichtig sollten insbesondere Ortsunkundige bei niedrigen Wasserständen navigieren.

Kurs

Die Einfahrt in den Lampertheimer Altrhein erfolgt von unterhalb (Aufdrehen) mittig bis leicht zum rechten Altrheinufer hin versetzt (Bb-Seite des Einfahrenden!)

Im Altrhein selbst wird mittig gefahren.



Mündung Lampertheimer Altrhein

- Befahrbar bis km 4,75
- Höchstgeschwindigkeit 5 km/h
- Umschlagstellen
- Sportbootliegeplätze/Vereine

Naturschutzgebiet „Biedensand“

Hochspannungsleitung bei km 440

Talfahrt im Altrhein

Siehe bei Bergfahrt, Begegnung i.d.R. Bb an Bb, den engen Fahrwasserhältnissen entsprechend langsam und vorsichtig

Bild 07-02 Lampertheimer Altrhein

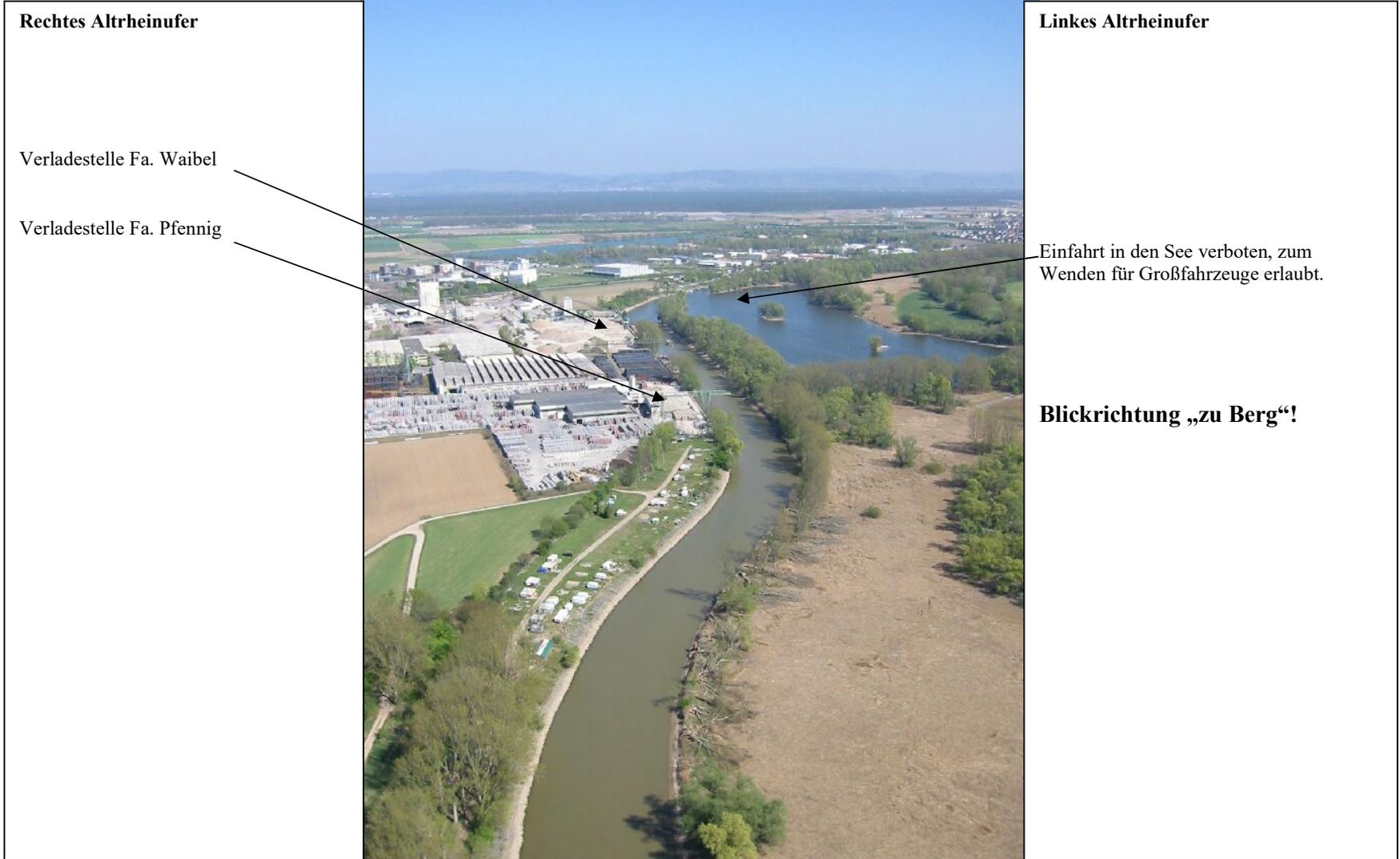


Bild 07-03 Lampertheimer Altrhein

Rechtes Altrheinufer

Vereine, Gaststätten



Linkes Altrheinufer

Einfahrt in den See verboten, zum
Wenden für Großfahrzeuge erlaubt.

Blickrichtung „zu Berg“!

Bild 07-04 Lampertheimer Altrhein

Rechtes Altrheinufer



Linkes Altrheinufer

Ende der Bundeswasserstraße bei
Altrhein-km 4,75

Blickrichtung „zu Berg“!

Bild 08 Rabengrund, namenloser Grund und Worms

<p>Linkes Ufer km 444 Stadt Worms mit</p> <ul style="list-style-type: none">• seinen fünf Häfen:<ol style="list-style-type: none">1. Sportboothafen2. Floßhafen3. WSA-Hafen*¹4. Handelshafen5. Flusshafen• Pegel Worms• Straßenbrücke „Nibelungenbrücke“• Eisenbahnbrücke <p>Rabengrund</p> <p>Bergfahrt Besonderheiten *¹ Der Bau einer zweiten Straßenbrücke oberhalb der Nibelungenbrücke ist geplant. Die Vorbereitungen begannen 2002. In diesem Zuge wird der WSA-Hafen „umziehen“ in den Floßhafen.</p> <p>Kurs Oberhalb der Straßenbrücke fahren wir im linken Drittel dicht unter Land bis oberhalb des Sportboothafens. Dort, wo das Ufer nach rechts weg springt, wechseln wir langsam ins mittlere Drittel und im Bereich der Mündung des Lampertheimer Altrheins über die Mitte hinaus ins rechte Drittel, um den Rabengrund zu umfahren.</p>		<p>Rechtes Ufer</p> <p>Straßenbrücke Worms oder auch „Nibelungenbrücke“ genannt. Sie hat drei Brückenöffnungen: rechtsrheinisch - nicht befahrbar Mitte - Berg- und Talfahrt linksrheinisch - Bergfahrerbogen</p> <p>Namenloser Grund</p> <p>Talfahrt Besonderheiten Der namenlose Grund zieht sich bis in den rechtsrheinischen Bogen der Straßenbrücke.</p> <p>Kurs Unterhalb der Mündung des Lampertheimer Altrheins fahren wir im rechten Drittel dicht unter Land. Dort wo das Ufer nach rechts weg springt halten wir geradeaus auf das weiße Haus oberhalb des Sportboothafens am linken Ufer zu. Wir gelangen so über die Flussmitte hinaus in das linke Drittel und umfahren den namenlosen Grund.</p> <p>So fahren wir bis zur Floßhafeneinfahrt, gehen dann ins mittlere Drittel und durchfahren die Straßenbrücke im mittleren Bogen, den wir uns mit der Bergfahrt teilen.</p>
--	---	---

Bild 08-01 bis 08-04 Die „Wormser Häfen“



Sportboothafen Worms
WSA-Hafen
Floßhafen

INKTUELL!
zweite Straßenbrücke
oberhalb

Handelshafen **Flusshafen**

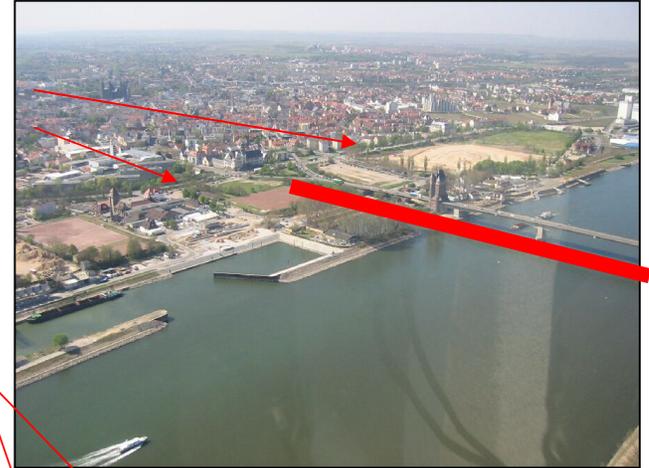


Bild 08-04 Worms

Linkes Ufer
km 444 **Stadt Worms**

Pegel kurz oberhalb der Steiger
Pegel Worms gilt
von km 431,5 bis km 462,0
HSW I = 440cm HSW II = 650cm

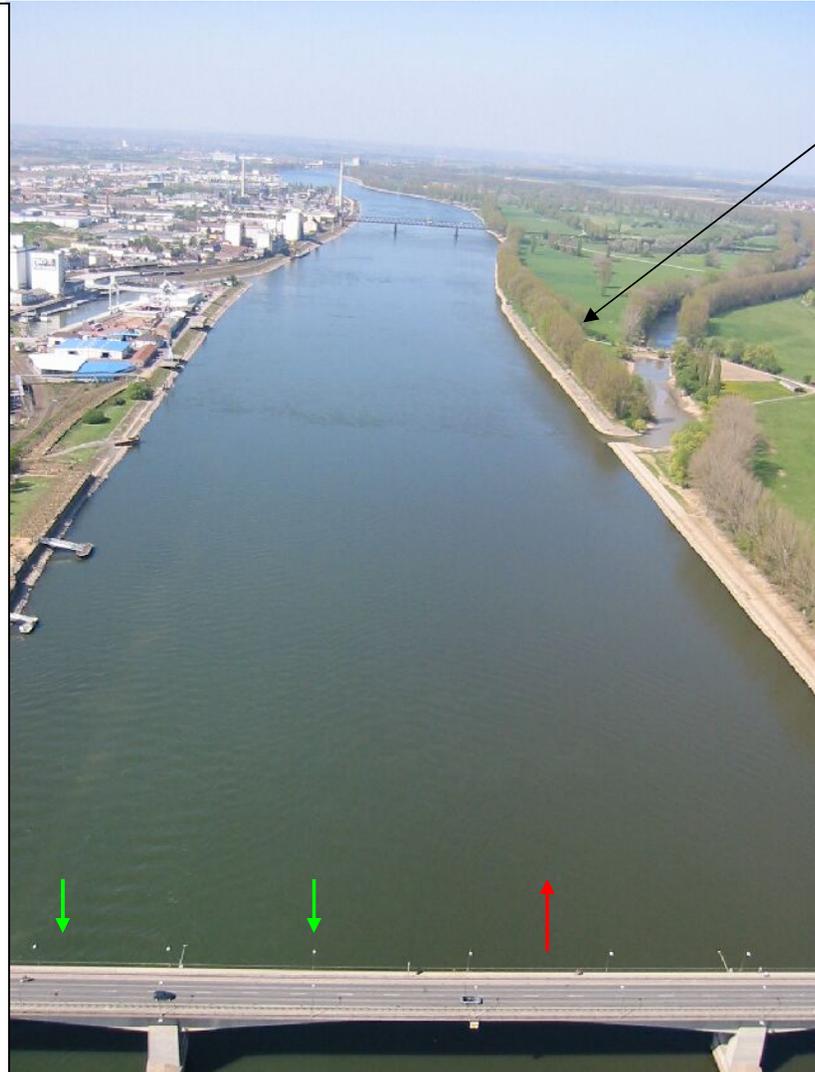
Bergfahrt
Besonderheiten

Kurs
Die Eisenbahnbrücke haben wir im
mittleren oder linksrheinischen Bogen
durchfahren.

Zwischen den beiden Brücken teilen wir
uns mit der Talfahrt das mittlere Drittel.

Wegen der Verladestellen und Stillieger
Sog und Wellenschlag vermeiden.

Die Straßenbrücke durchfahren wir im
linksrheinischen Bergfahrbogen oder
im mittleren Berg- und Talfahrbogen.



Rechtes Ufer

*für die Schifffahrt unbedeutend:
Naturschutzgebiet Maulbeeraue,
umflossen vom Nordheimer Altrhein*

Talfahrt
Besonderheiten
Zwischen den Brücken liegen im rechten
Drittel häufig Stillieger.

Kurs
Die Straßenbrücke Worms durchfahren
wir im mittleren Bogen, den wir uns mit
der Bergfahrt teilen.

Zwischen den beiden Brücken teilen wir
uns mit der Bergfahrt das mittlere Drittel.

Wegen der Verladestellen und Stillieger
Sog und Wellenschlag vermeiden.

Die Eisenbahnbrücke durchfahren wir
ebenfalls im mittleren Bogen, den wir uns
auch wieder mit der Bergfahrt teilen.

Bild 09 Eisenbahnbrücke Worms und Pfriemgrund

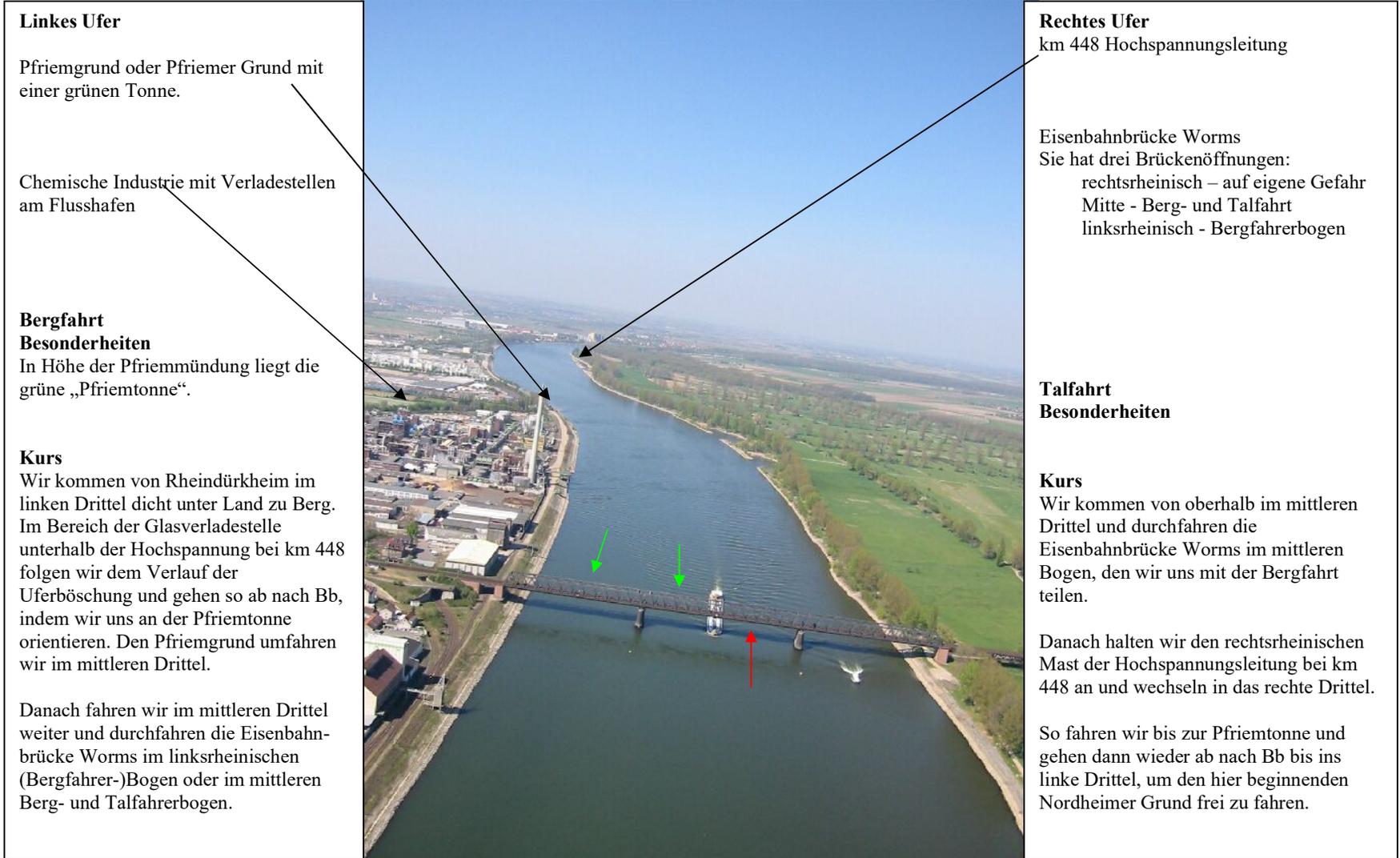


Bild 10 Rheindürkheim und Nordheimer Grund

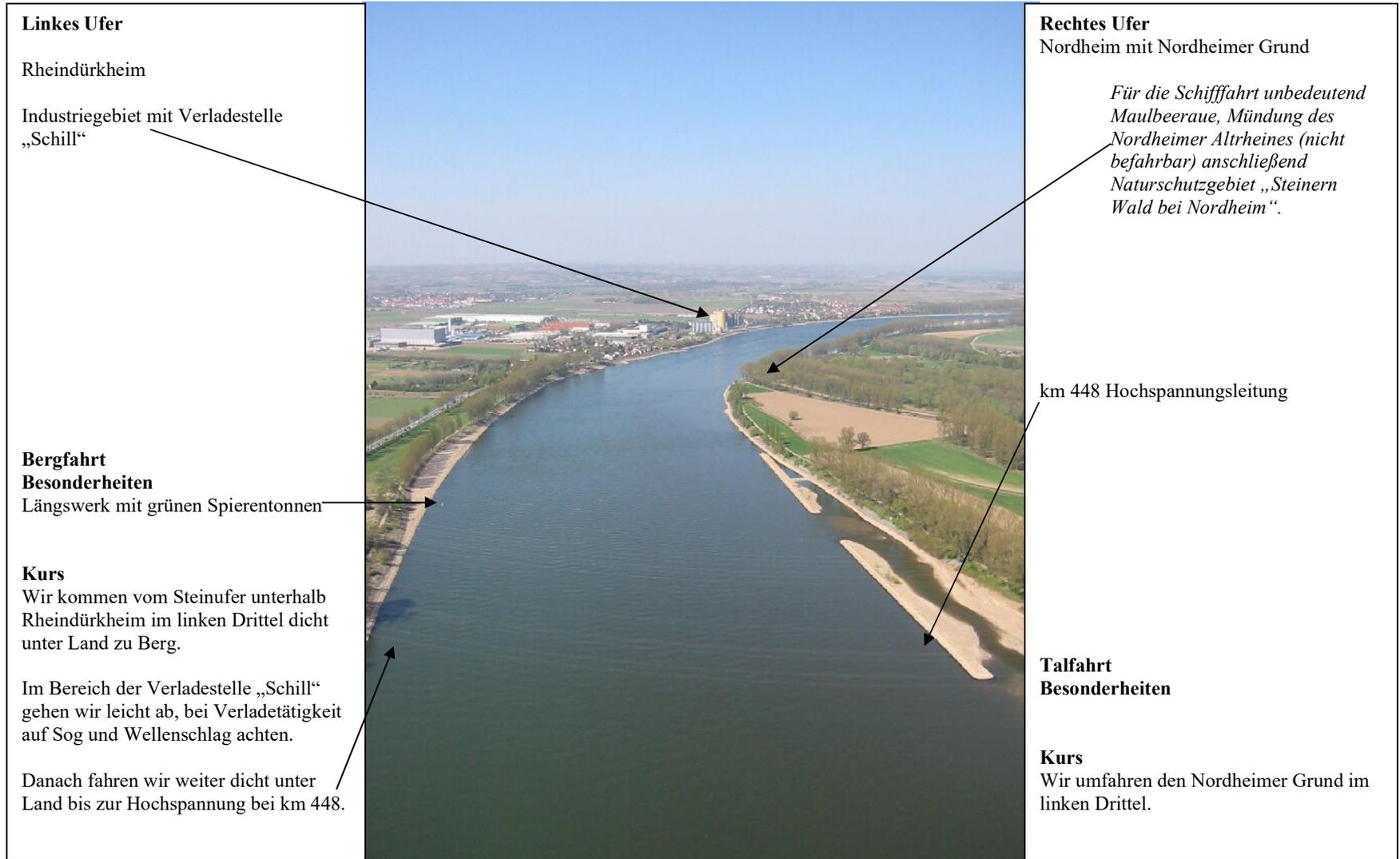


Bild 11 Rheindürkheim und Nordheimer Grund

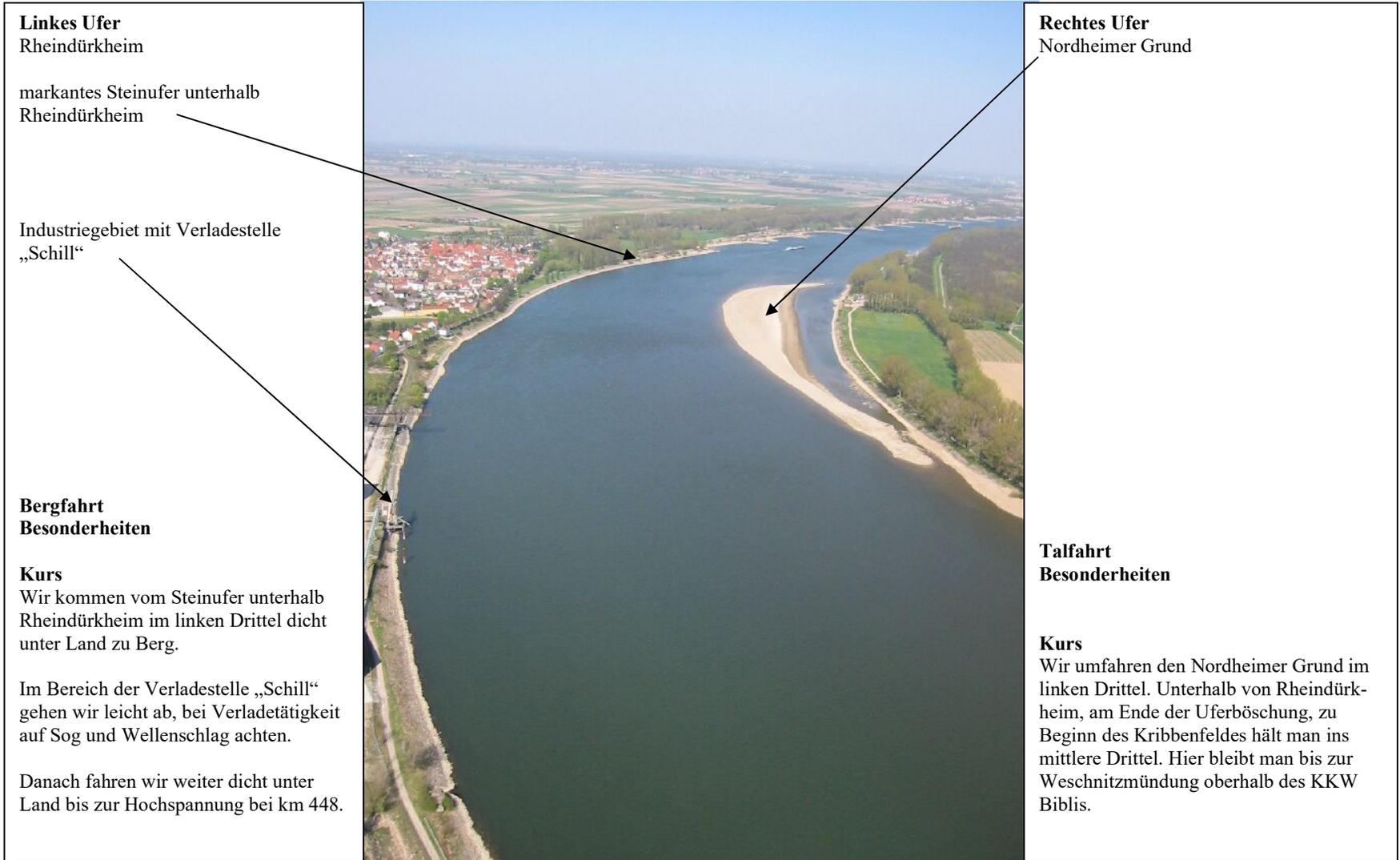


Bild 12 unterhalb Rheindürkheim und KKW Biblis

<p>Linkes Ufer Hamm</p> <p>Hammer Grund</p> <p>Kribbenfeld mit grünen Spierentonnen.</p> <p>Bergfahrt Besonderheiten Vor den Kribben sind teilweise grüne Spierentonnen ausgebracht, die uns den Abstand zu den Kribben angeben. Die Kribben sind unter Wasser etwas verlängert, was ein Unterwasserhindernis darstellt, die Spierentonnen geben uns den Abstand zu den Kribben vor.</p> <p>Kurs Wir kommen ab der Weschnitzmündung im linken Drittel vor den Kribbenköpfen zu Berg. Wir halten weit voraus das markante Steiufer unterhalb von Rheindürkheim an. Dort wollen wir im linken Drittel hart unter Land sein.</p>		<p>Rechtes Ufer Werksgelände KKW Biblis bei km 455 – 456 mit rotem Verladekran. Kühlwasserein- und -auslauf</p>  <p>Bild 12-01</p> <p>Oberhalb KKW Mündung der Weschnitz</p> <p>NATO-Rampe und Ausläufer des Nordheimer Grundes</p> <p>Talfahrt Besonderheiten</p> <p>Kurs Am Ende des markanten Steiufers unterhalb Rheindürkheim gehen wir ins mittlere Drittel und fahren so bis zur Weschnitzmündung. Hier endet der Nordheimer Grund, nun fährt man langsam nach StB und hält dabei den roten Kran an.</p>
---	---	--

Bild 13 Hammer Grund

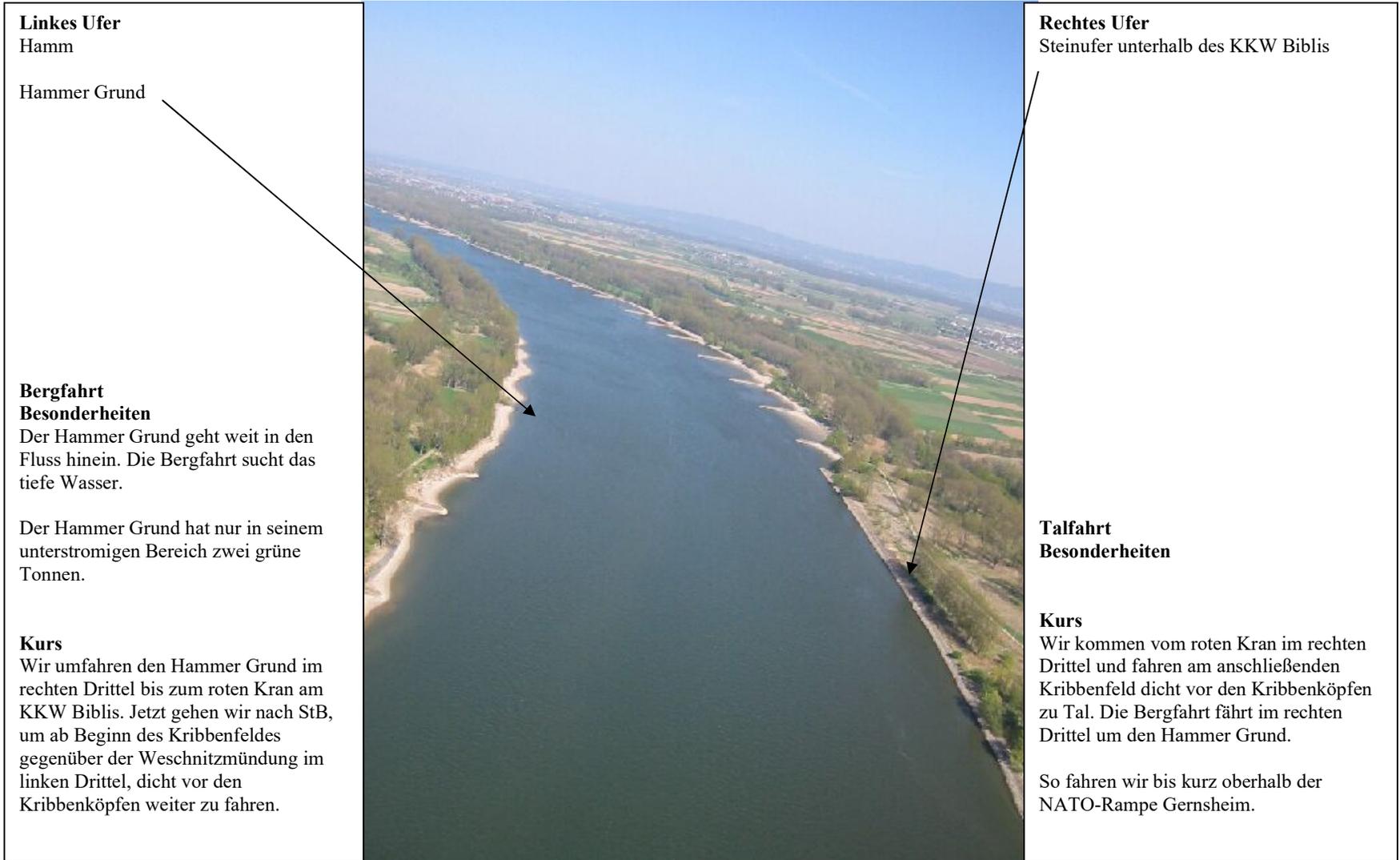


Bild 14 Hammer Grund, Zwölf Apostel und Fasanengrund

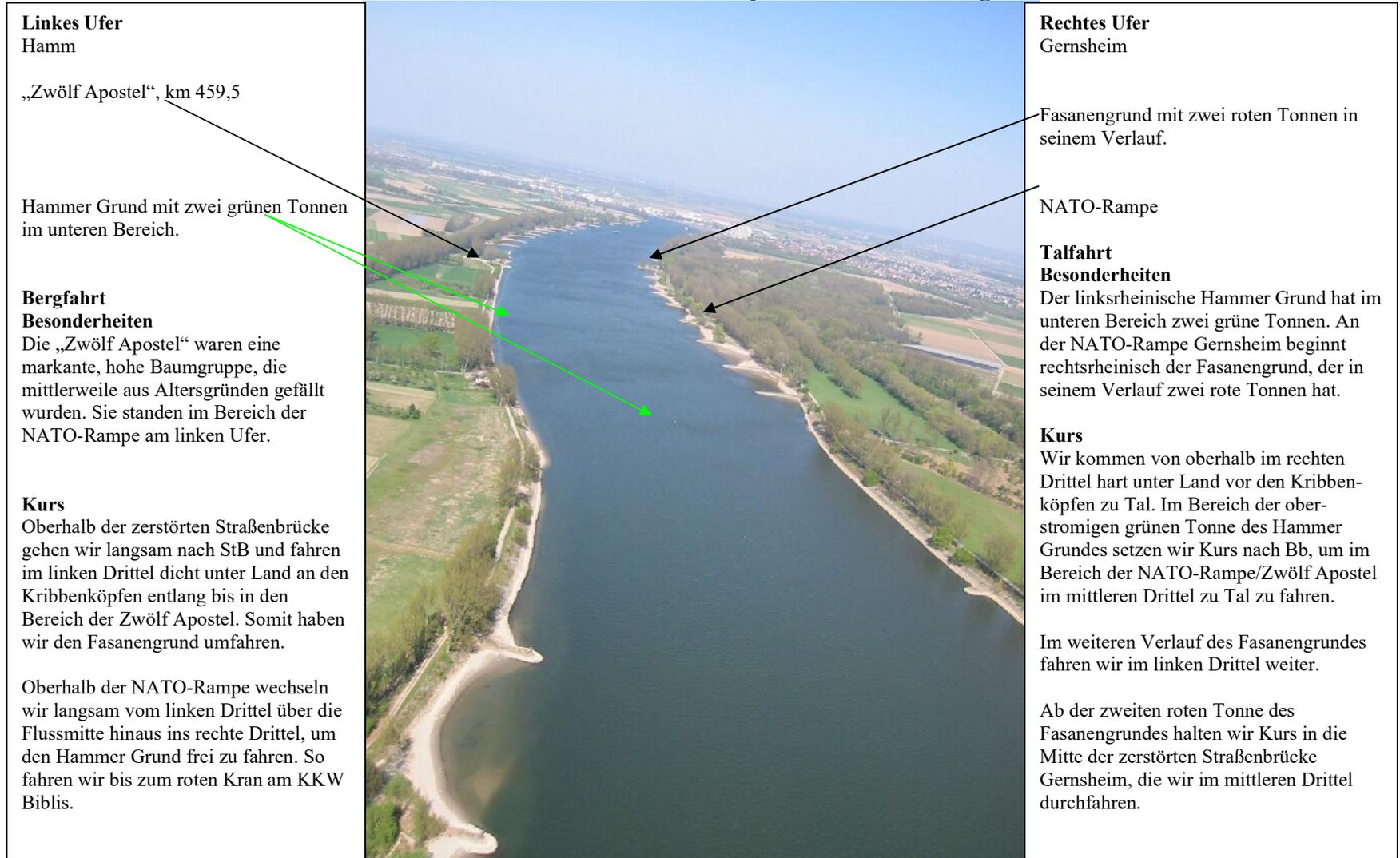


Bild 15 Gernsheim

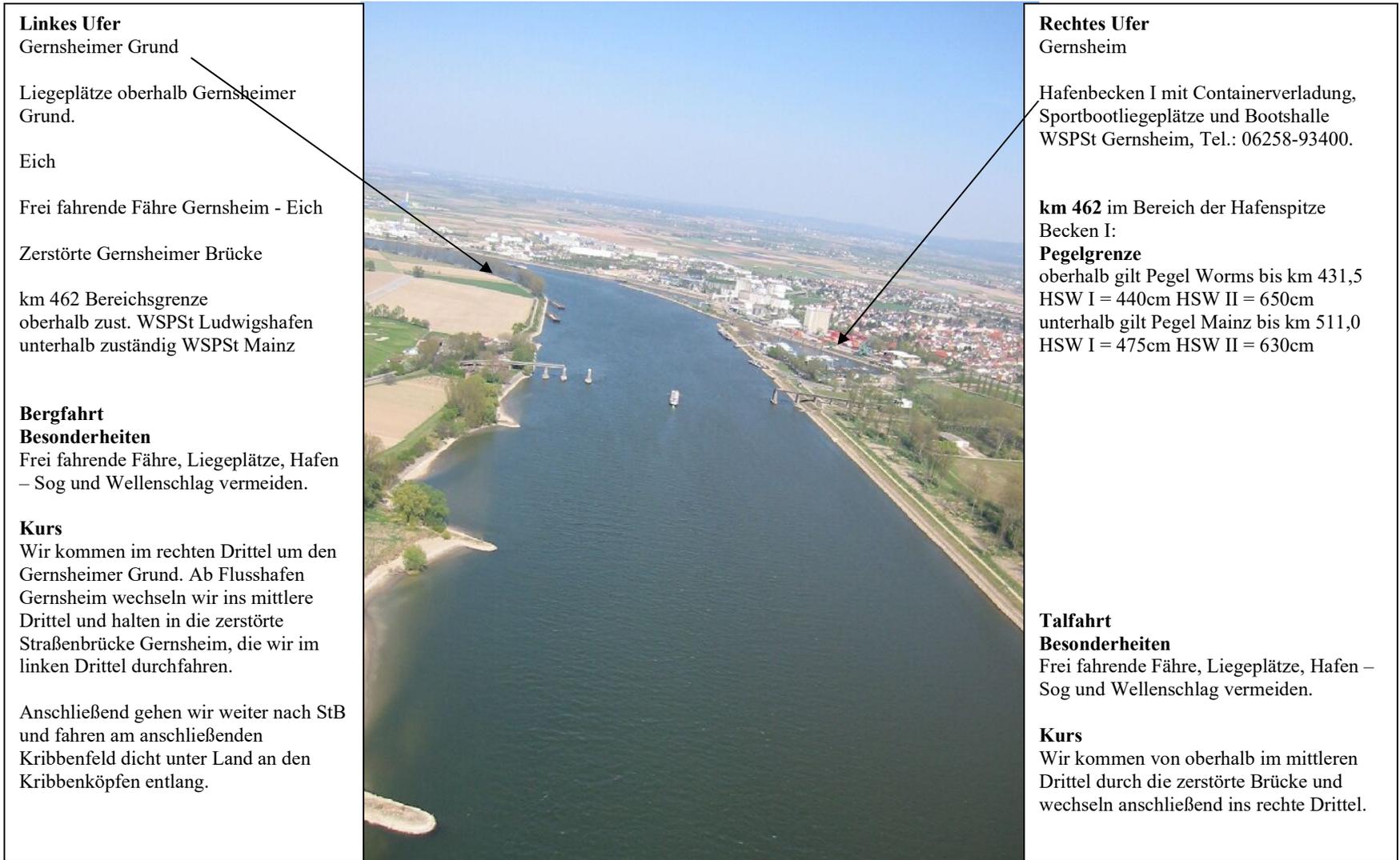


Bild 16 Gernsheimer Häfen



Gernsheim hat drei Häfen

Flusshafen

Hafenbecken II

**Hafenbecken I mit WSP,
Sportbootliegeplätze**

Bild 17 Gernsheimer Grund

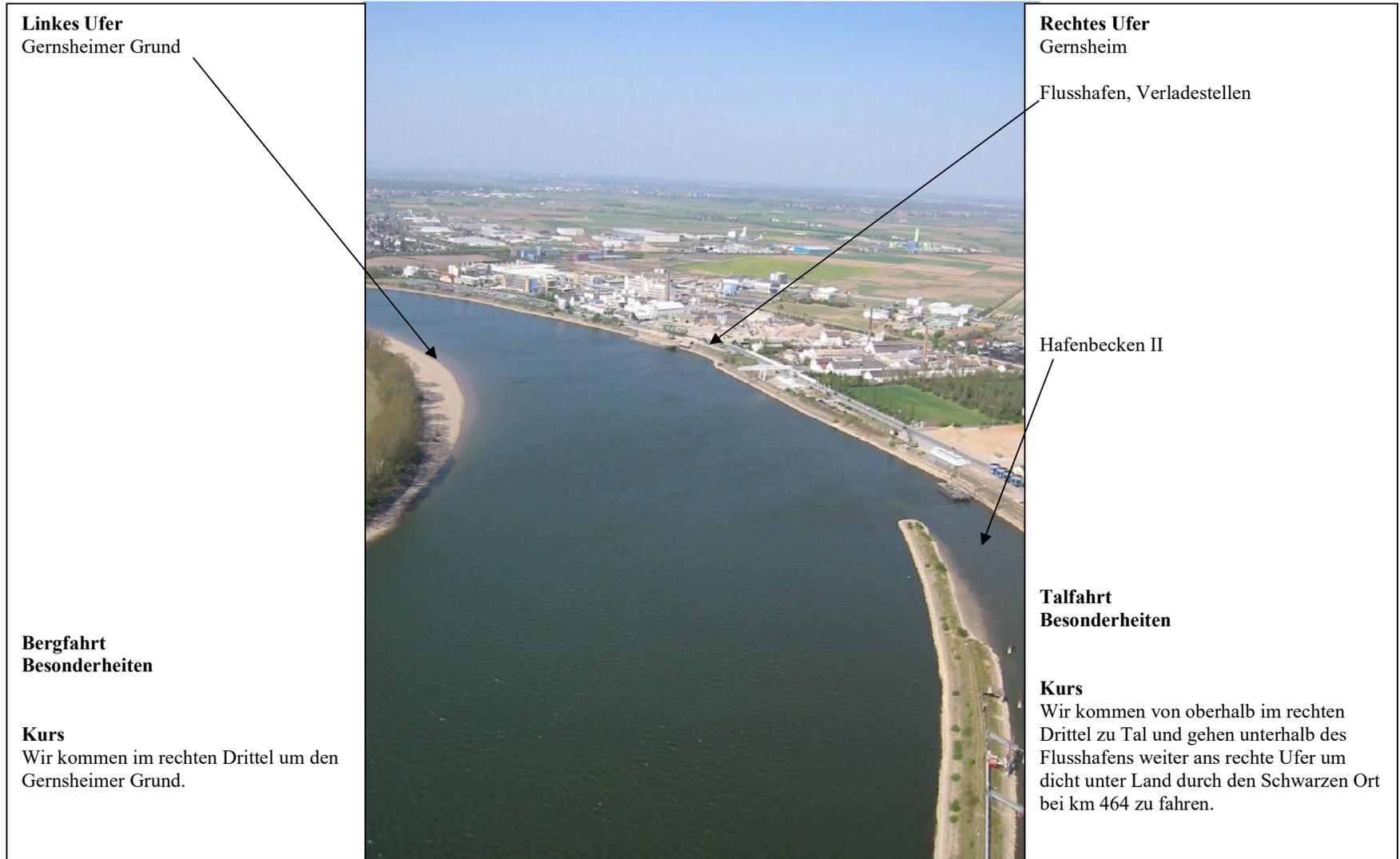


Bild 18 Gernsheimer Grund und „Schwarzer Ort“

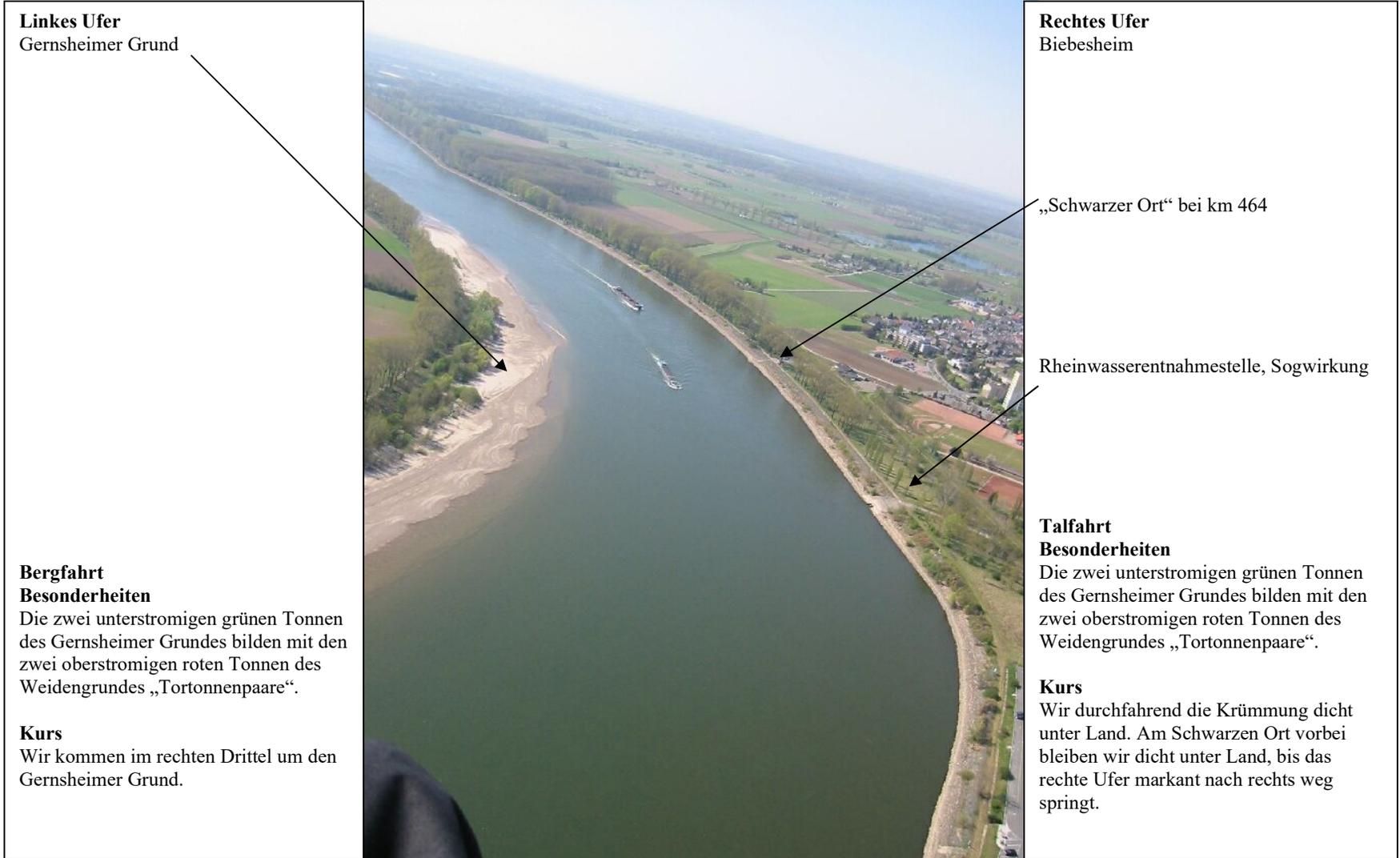


Bild 19 Gernsheimer Grund, Weidengrund und Eicher See

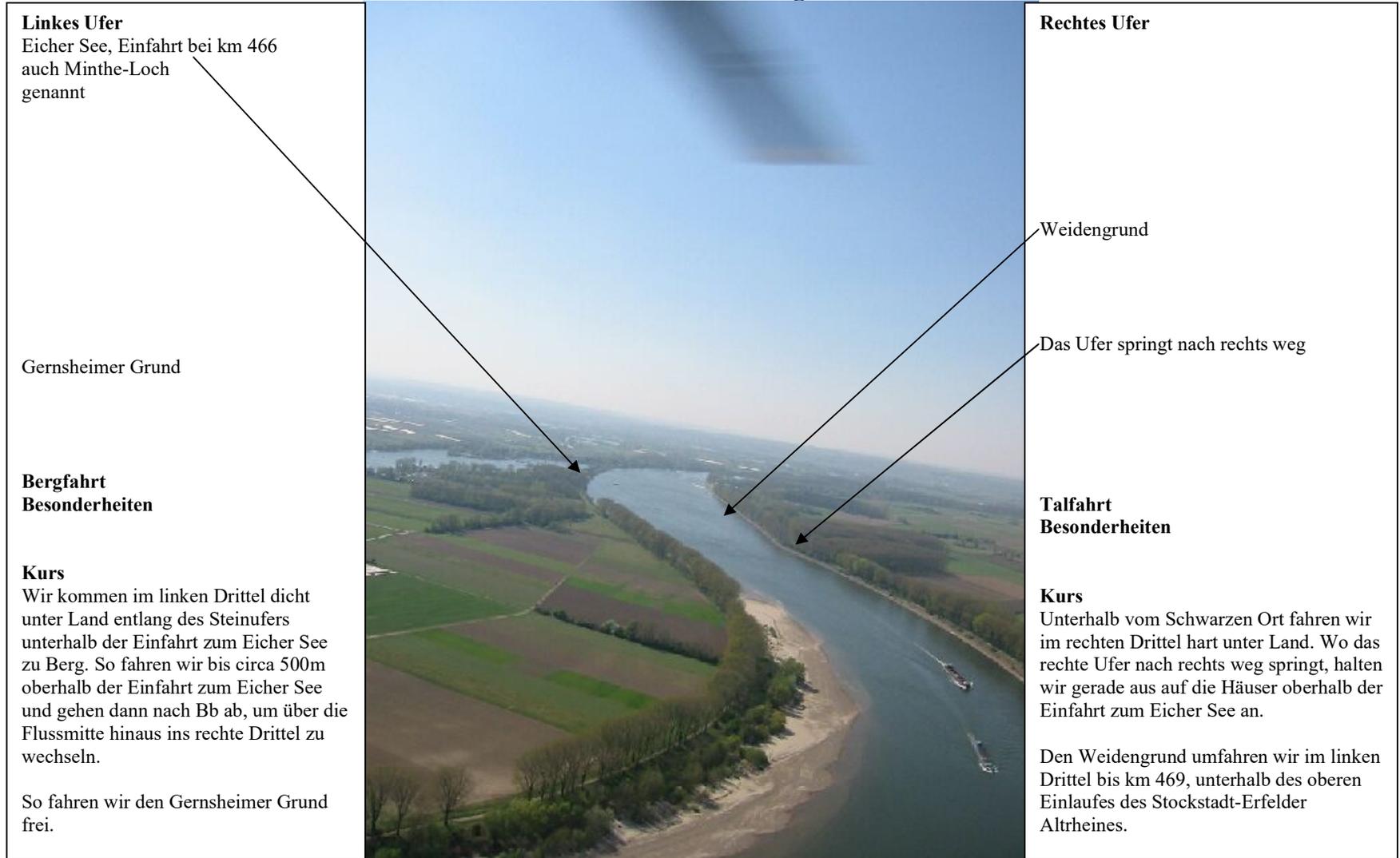


Bild 20-01 und 20-02 Eicher See, km 466



**Eicher See
NW-Teil**



**Eicher See
SO-Teil**

Bild 21 Weidengrund und Eicher See

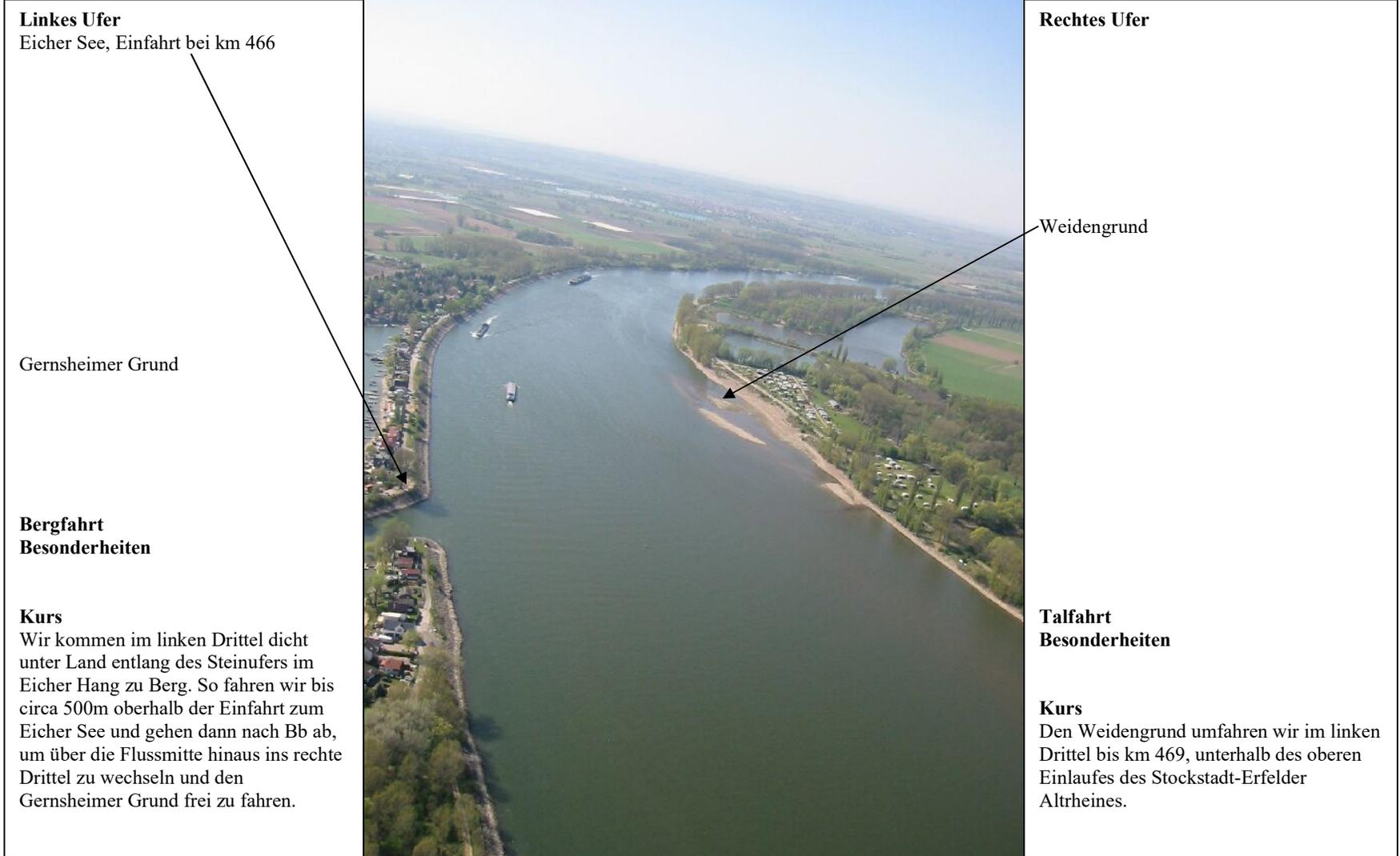


Bild 22 Oberer Einlauf Stockstadt-Erfelder Altrhein

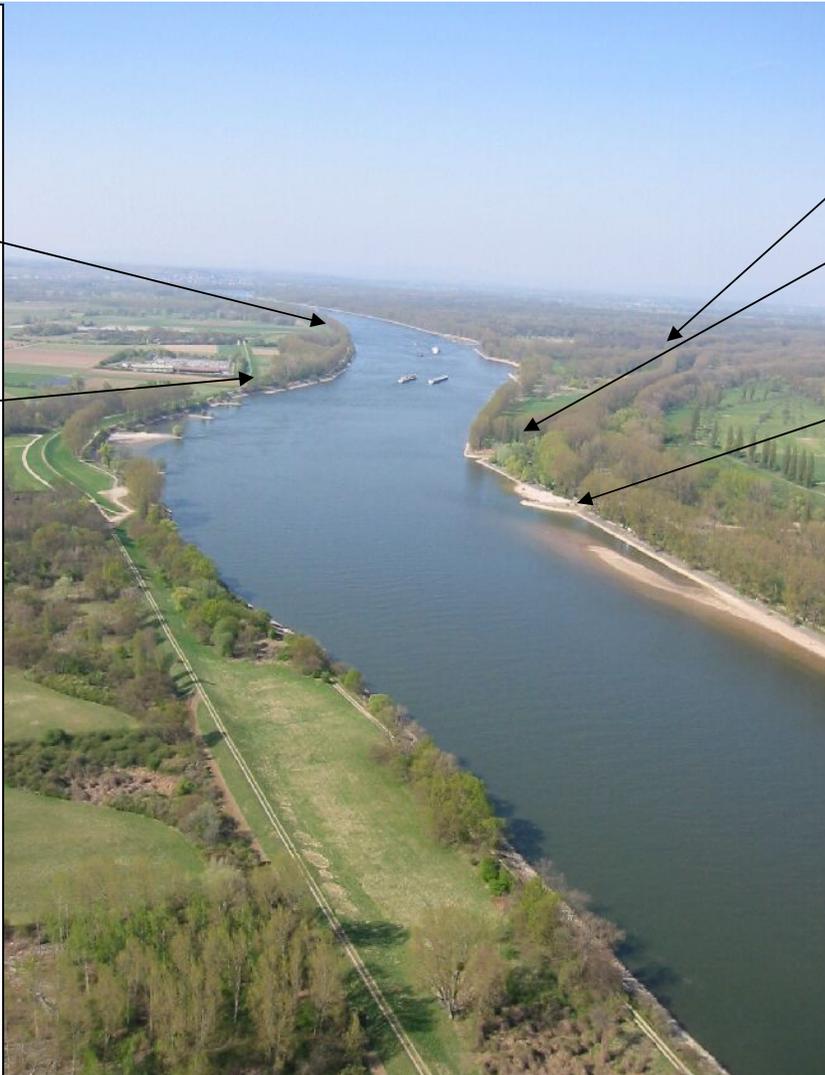
<p>Linkes Ufer</p> <p>weißes Haus bei km 470</p>  <p>Bild 22-01 Inaktuell das Haus ist jetzt gelb</p> <p>km 469</p> <p>Kribbenfeld</p> <p>Bergfahrt Besonderheiten</p> <p>Kurs Wir kommen im mittleren/Rand rechten Drittel am Kühkopf zu Berg. In Höhe des weißen Hauses bei km 470 (linkes Ufer) halten wir das linke Ufer an, um am km 469 im linken Drittel dicht unter Land an den Kribbenköpfen entlang zu fahren. So fahren wir den Weidengrund frei.</p> <p>Diesen Kurs halten wir auch am anschließenden Steinufer bis oberhalb der Einfahrt zum Eicher See.</p>		<p>Rechtes Ufer</p> <p>Naturschutzgebiet Kühkopf</p> <p>oberer Einlauf des Stockstadt-Erfelder Altrheines, circa km 468</p> <p>NATO-Rampe</p> <p>Weidengrund unterer Teil</p> <p>Talfahrt Besonderheiten</p> <p>Kurs Den Weidengrund umfahren wir im linken Drittel bis unterhalb des oberen Einlaufes des Stockstadt-Erfelder Altrheines. Dort liegt die letzte rote Tonne des Weidengrundes. Unterhalb davon, bei km 469, halten wir auf den Beginn des Steinufers unterhalb des Strandes am Kühkopf (gegenüber dem weißen Haus bei km 470), um ab dort im rechten Drittel am Kühkopf zu Tal zu fahren, fast hart unter Land.</p>
---	---	--

Bild 23 Kühkopf

Linkes Ufer

Personenfähre „König Gunther“



Bild 23-01

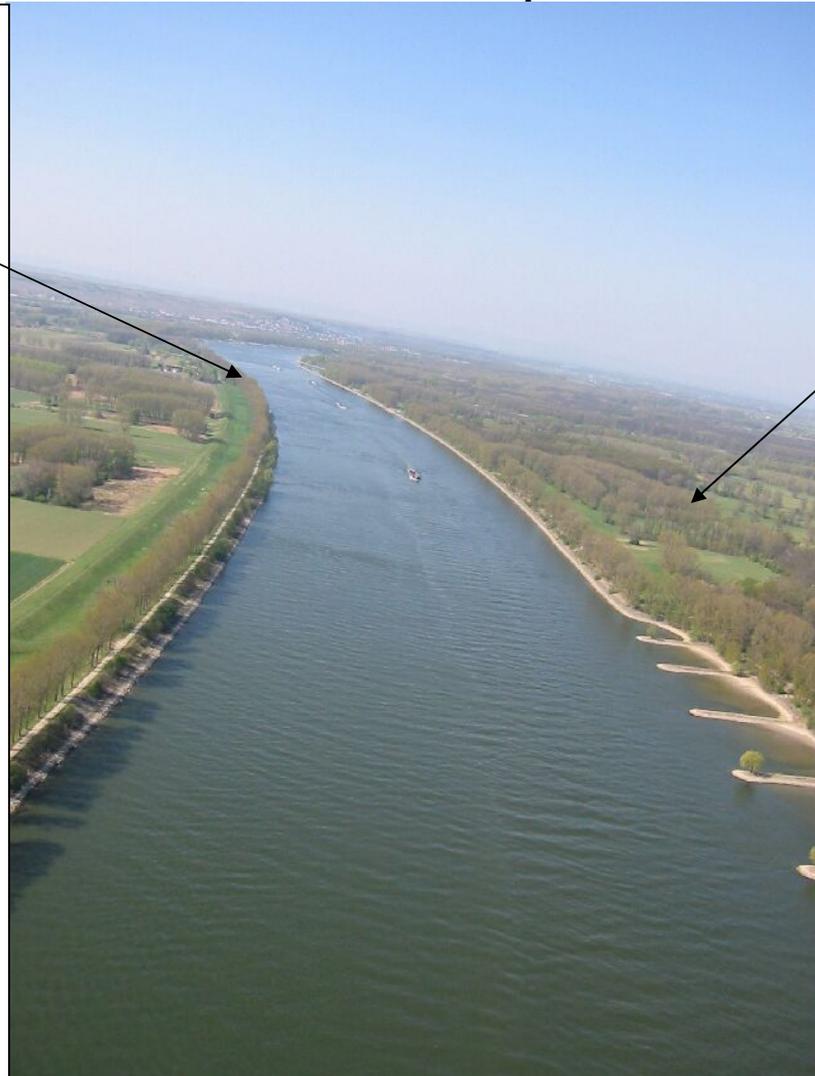
**Inaktuell „König Gunther“ nebst
Anlegesteiger gibt es nicht mehr**

Dahinter zu sehen die Gaststätte
„Rheinhof“ in Höhe Rhein-km 472,5

**Bergfahrt
Besonderheiten**

Kurs

Wir kommen im mittleren/Rand rechten
Drittel am Kühkopf zu Berg.



Rechtes Ufer

Naturschutzgebiet Kühkopf

**Talfahrt
Besonderheiten**

Kurs

Am Kühkopf fahren wir im rechten
Drittel, fast hart unter Land zu Tal.

Bild 24 Mündung Stockstadt-Erfelder Altrhein, Dienheimer Kribben

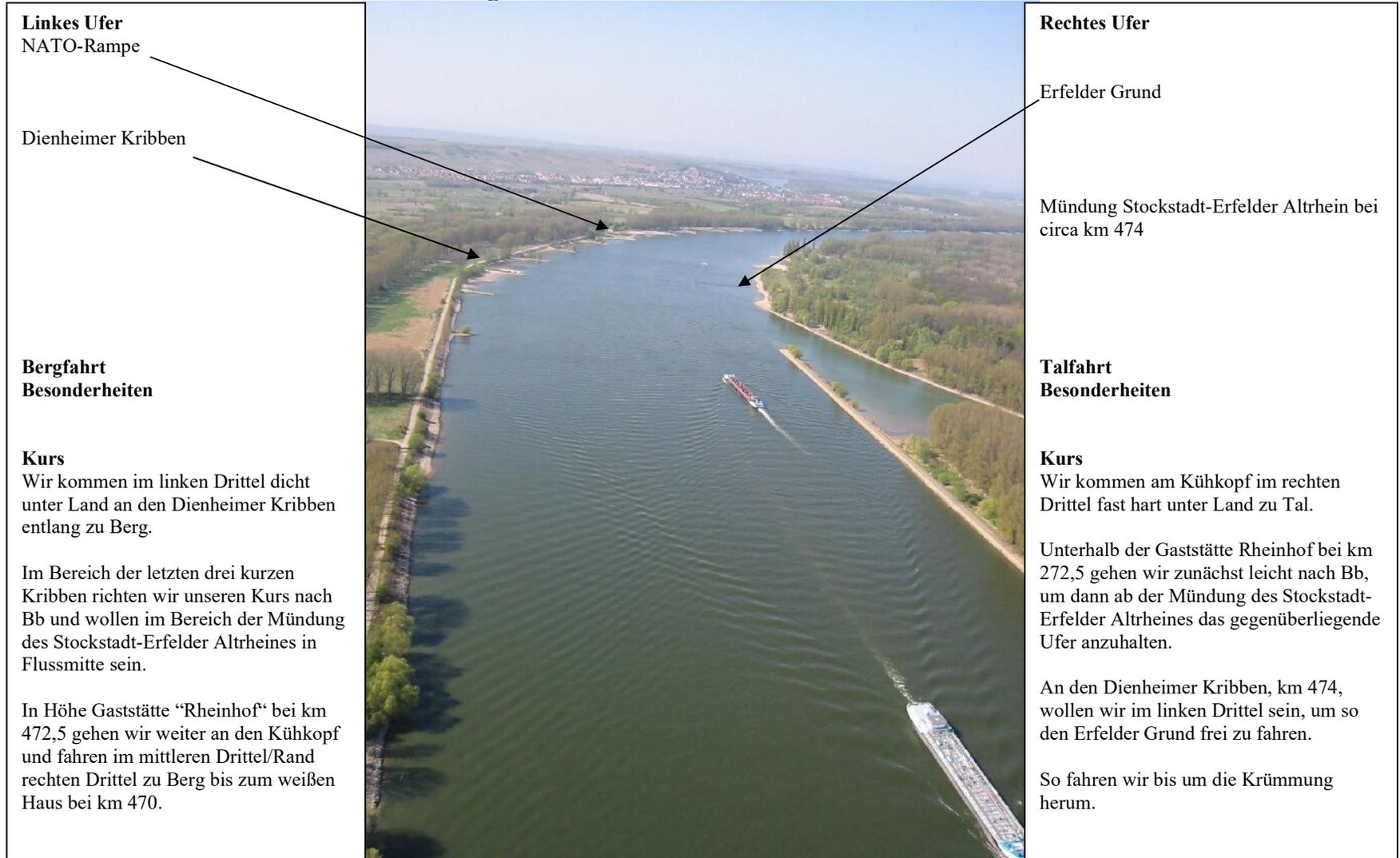


Bild 24-01 Mündung Stockstadt-Erfelder Altrhein

<p>Rechtes Altrheinufer Naturschutzgebiet Knoblochsau</p> <p>Blickrichtung zu Berg!</p> <p>Bergfahrt Besonderheiten Der Stockstadt-Erfelder Altrhein ist Bundeswasserstraße bis Altrhein-km 9,8. Höchstgeschwindigkeit 12 km/h. Das Befahren für Ortsunkundige oberhalb Altrhein-km 6,0 ist nur bei gutem Wasserstand zu empfehlen (Pegel Mainz höher als 280)</p> <p>Kurs Die Einfahrt erfolgt mittig, sie ist aber auch nahe des Längswerkes möglich, dann aber rasch in die Altrheinmitte wechseln.</p> <p>Im Mündungsbereich hält man sich in der Mitte, leicht zum rechten Ufer hin (Bb des Bergfahrers!)</p>		<p>Linkes Altrheinufer Naturschutzgebiet Kühkopf Anlanden und Betreten verboten</p> <p>Blickrichtung zu Berg!</p> <p>Talfahrt Besonderheiten</p> <p>Kurs Analog der Bergfahrt, mit der man grundsätzlich Bb an Bb begegnet.</p>
---	---	--

Bild 24-02 Mündung Stockstadt-Erfelder Altrhein

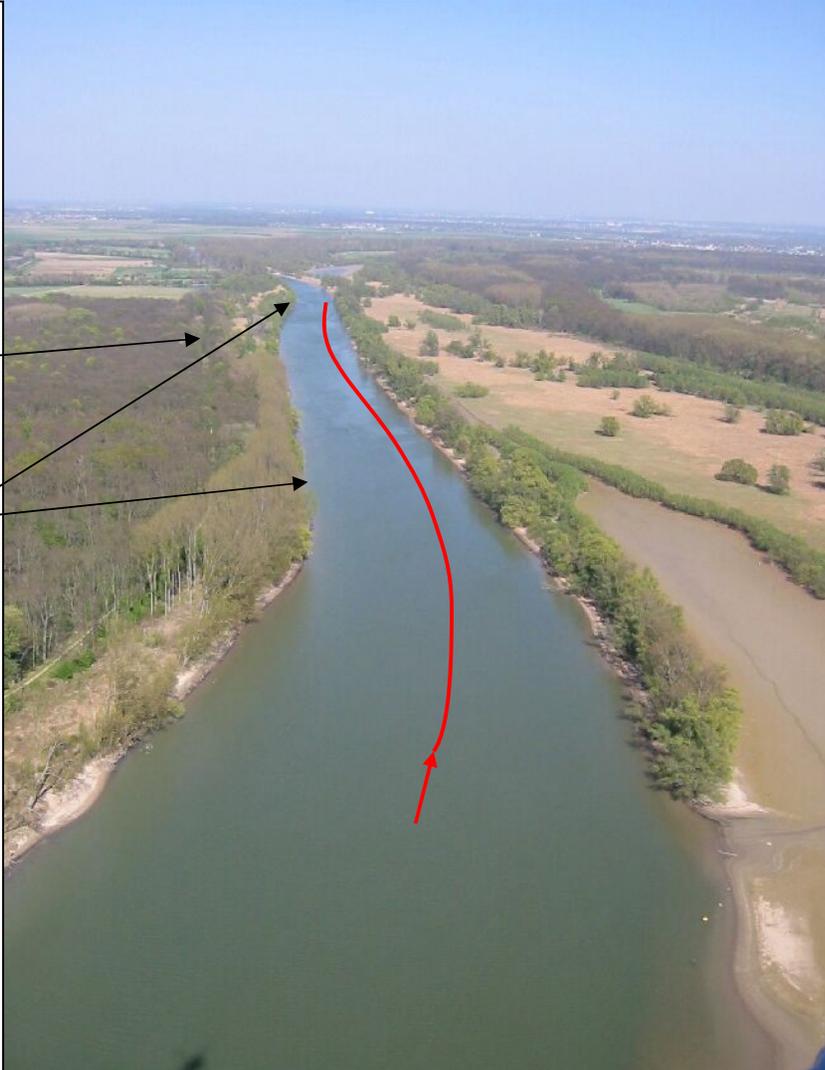
<p>Rechtes Altrheinufer Naturschutzgebiet Knoblochsau</p> <p>Blickrichtung zu Berg!</p> <p>Schwedensäule bei km 2,8 <i>Rheinübergangsstelle des Schwedenkönigs Gustav Adolf im 30jährigen Krieg</i></p> <p>Bergfahrt Besonderheiten Flachwasser / Grund am rechten Ufer. Circa von Pfeilspitze zu Pfeilspitze.</p> <p>Kurs Nach dem Flachwasserbereich am linken Ufer, der durch gelbe Tonnen gesperrt ist, geht man am Beginn des baumbestandenen linken Ufers langsam an das linke Ufer und fährt in einem Abstand von circa 10 – 15m zu diesem zu Berg.</p> <p>Das baumbestandene Ufer beginnt bei km 2,0. Bei km 2,5 sollte man an „der Kühkopfseite“ sein.</p> <p>Man lässt der Talfahrt ausreichend Raum, um an dem o.g. Grund vorbei zu fahren.</p>		<p>Linkes Altrheinufer Naturschutzgebiet Kühkopf Anlanden und Betreten verboten</p> <p>Blickrichtung zu Berg!</p> <p>Talfahrt Besonderheiten</p> <p>Kurs Analog der Bergfahrt dichter am Kühkopf (linkes Ufer), mit der man grundsätzlich Bb an Bb begegnet.</p> <p>Man lasse der Bergfahrt genügend Raum.</p>
--	---	--

Bild 24-03 Stockstadt-Erfelder Altrhein

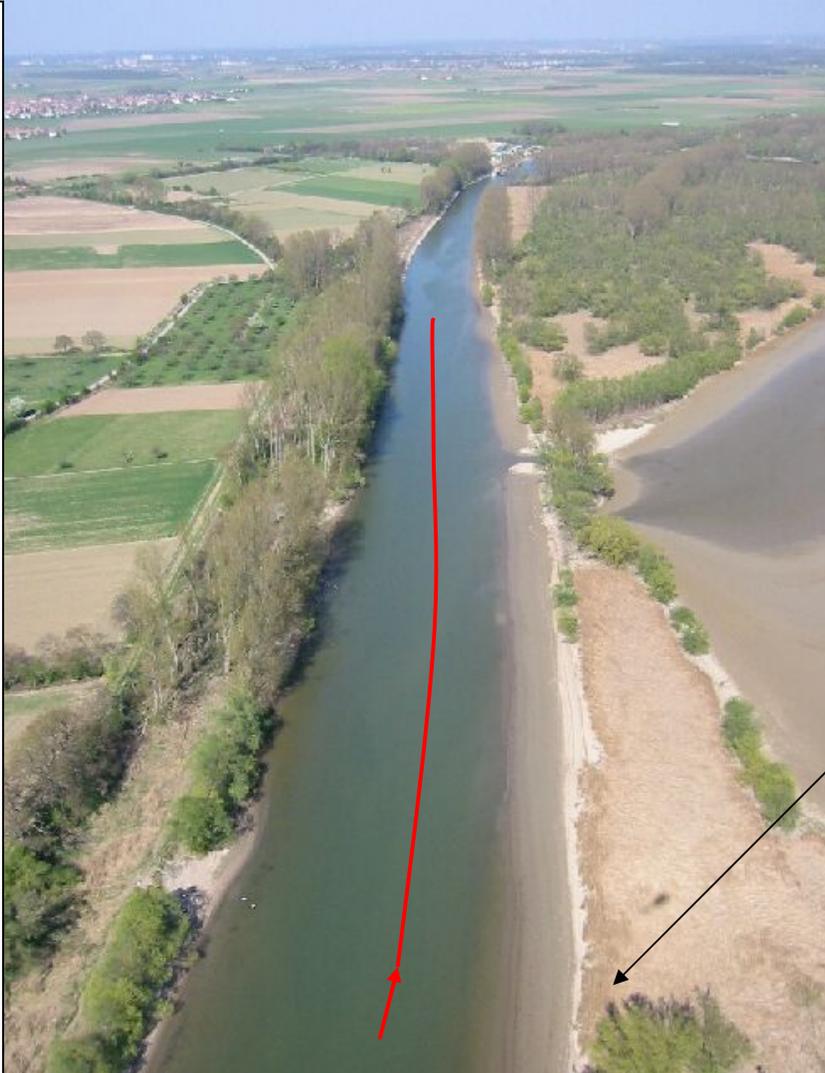
<p>Rechtes Altrheinufer</p> <p>Blickrichtung zu Berg!</p> <p>Bergfahrt Besonderheiten Flachwasser / Grund am rechten Ufer. Dieser endet in diesem Bereich.</p> <p>Kurs Nach dem Baumbestand am linken Ufer beginnt ein markanter Schilf-/Röhrichtbestand. Ab hier wechselt man in Flussmitte und fährt mittig im Altrhein.</p> <p>Man teilt sich mit der Talfahrt das mittlere Drittel.</p>		<p>Linkes Altrheinufer</p> <p>Naturschutzgebiet Kühkopf Anlanden und Betreten verboten</p> <p>Blickrichtung zu Berg!</p> <p>Nach dem Baumbestand am linken Ufer beginnt ab km 3,4 ein markanter Schilf-/Röhrichtbestand.</p> <p>Talfahrt Besonderheiten</p> <p>Kurs Analog der Bergfahrt.</p>
---	---	--

Bild 24-04 Stockstadt-Erfelder Altrhein

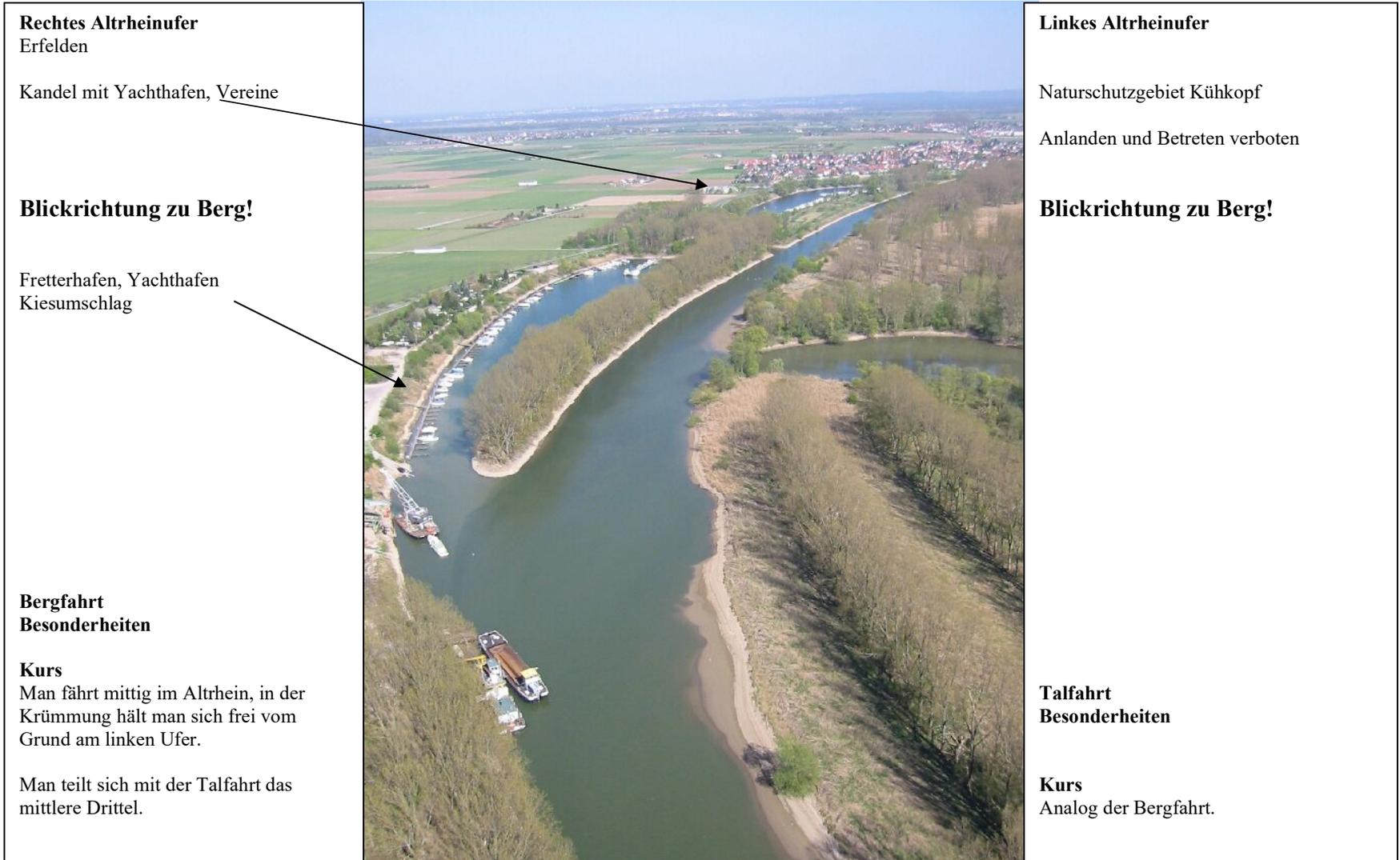


Bild 24-05 Stockstadt-Erfelder Altrhein

Rechtes Altrheinufer
Erfelden

Blickrichtung zu Berg!

Kandel mit Yachthafen, Vereine
Einfahrt bei Altrhein-km 5,9

Yacht-Club Erfelden e.V. im ADAC

und der

Yachtclub Darmstadt in Erfelden e.V.
(der Heimatverein des Autors)

**Luftbilder der Steganlagen nicht
aktuell**

Bergfahrt
Besonderheiten

Kurs

Man fährt mittig im Altrhein und teilt
sich mit der Talfahrt das mittlere Drittel.



Linkes Altrheinufer

Naturschutzgebiet Kühkopf

Anlanden und Betreten verboten

Blickrichtung zu Berg!

Talfahrt
Besonderheiten

Kurs

Analog der Bergfahrt.

Bild 24-06 Stockstadt-Erfelder Altrhein

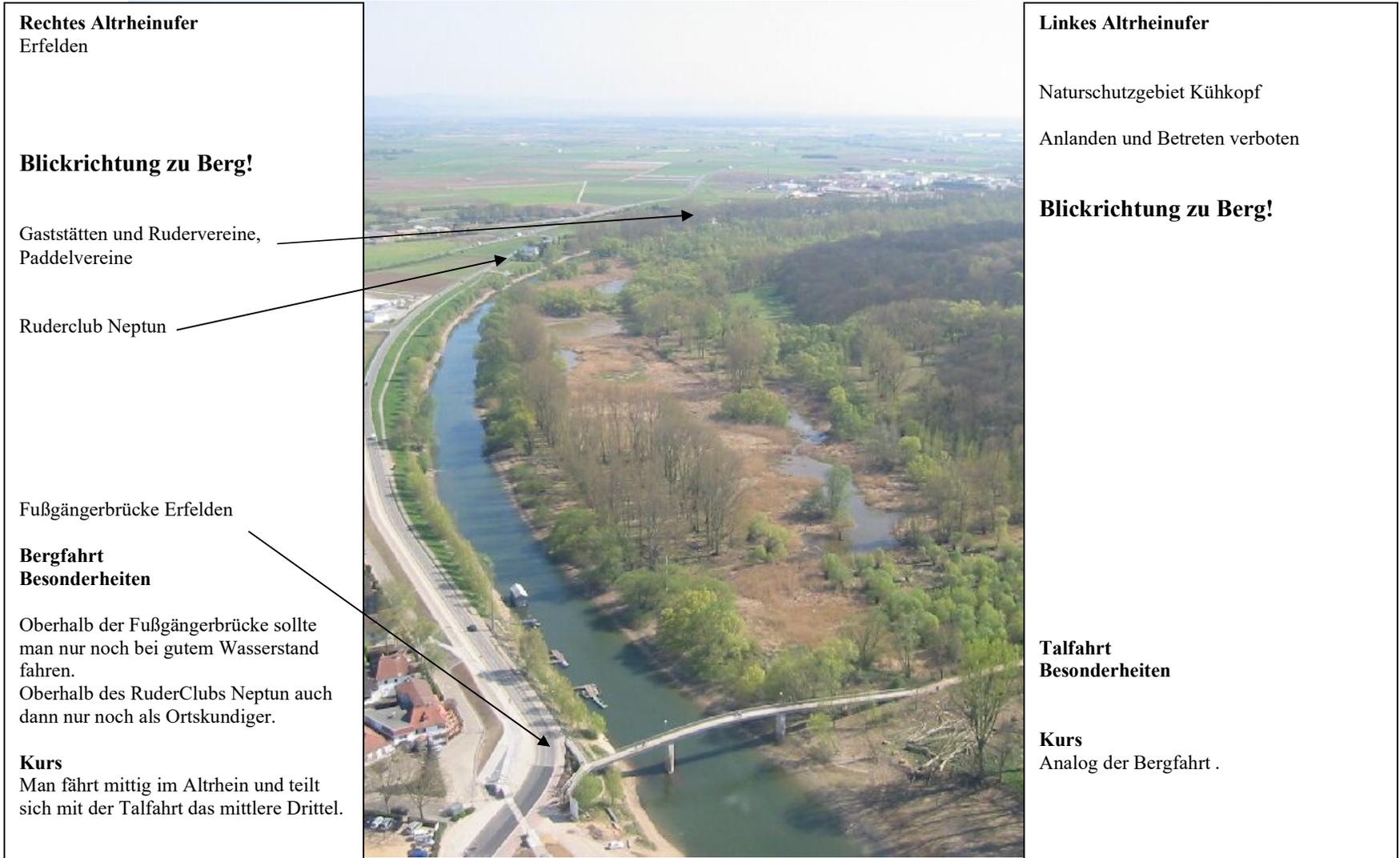


Bild 25 Erfelder Grund, Dienheimer Kribben

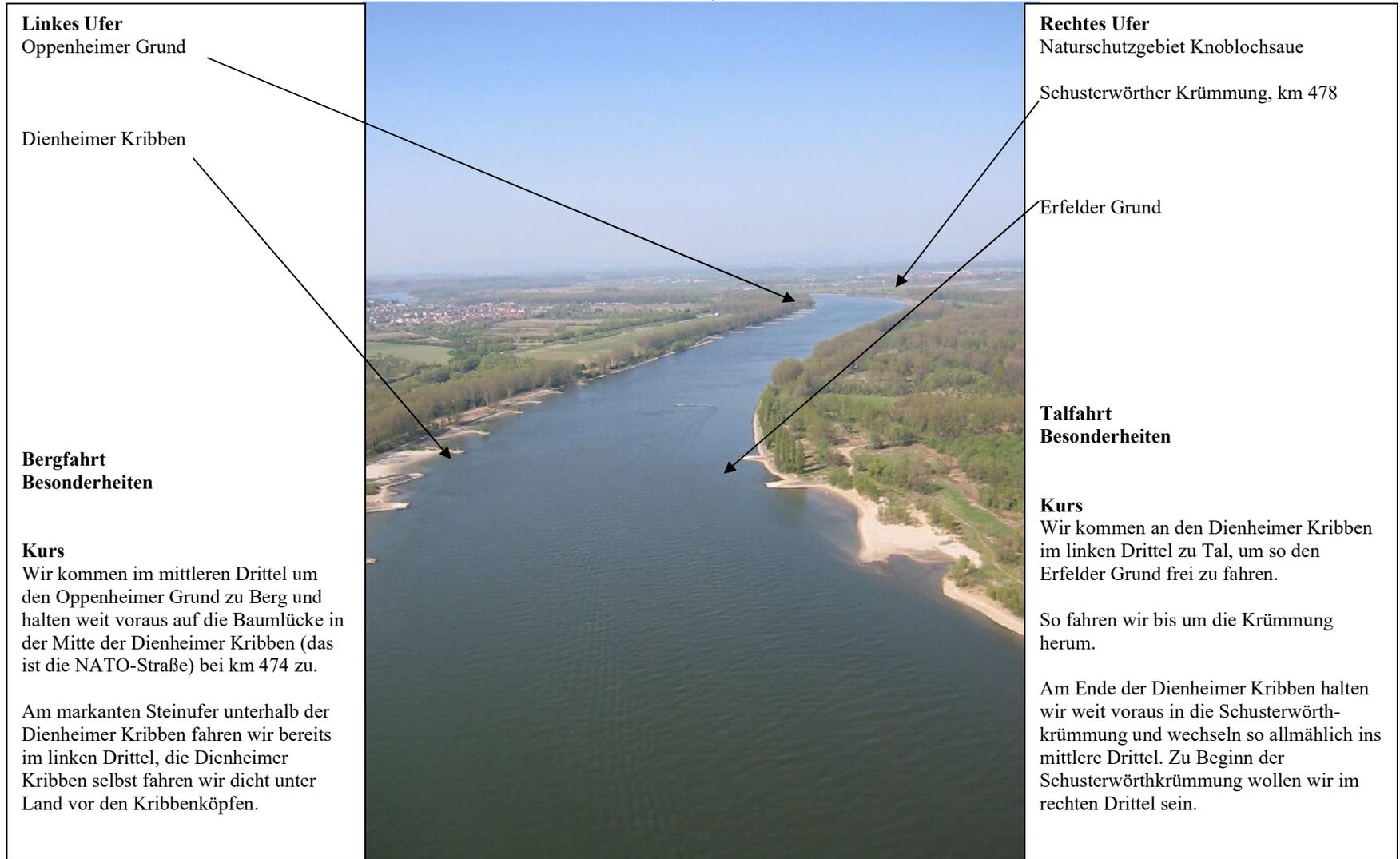


Bild 26 Schusterwörthkrümmung

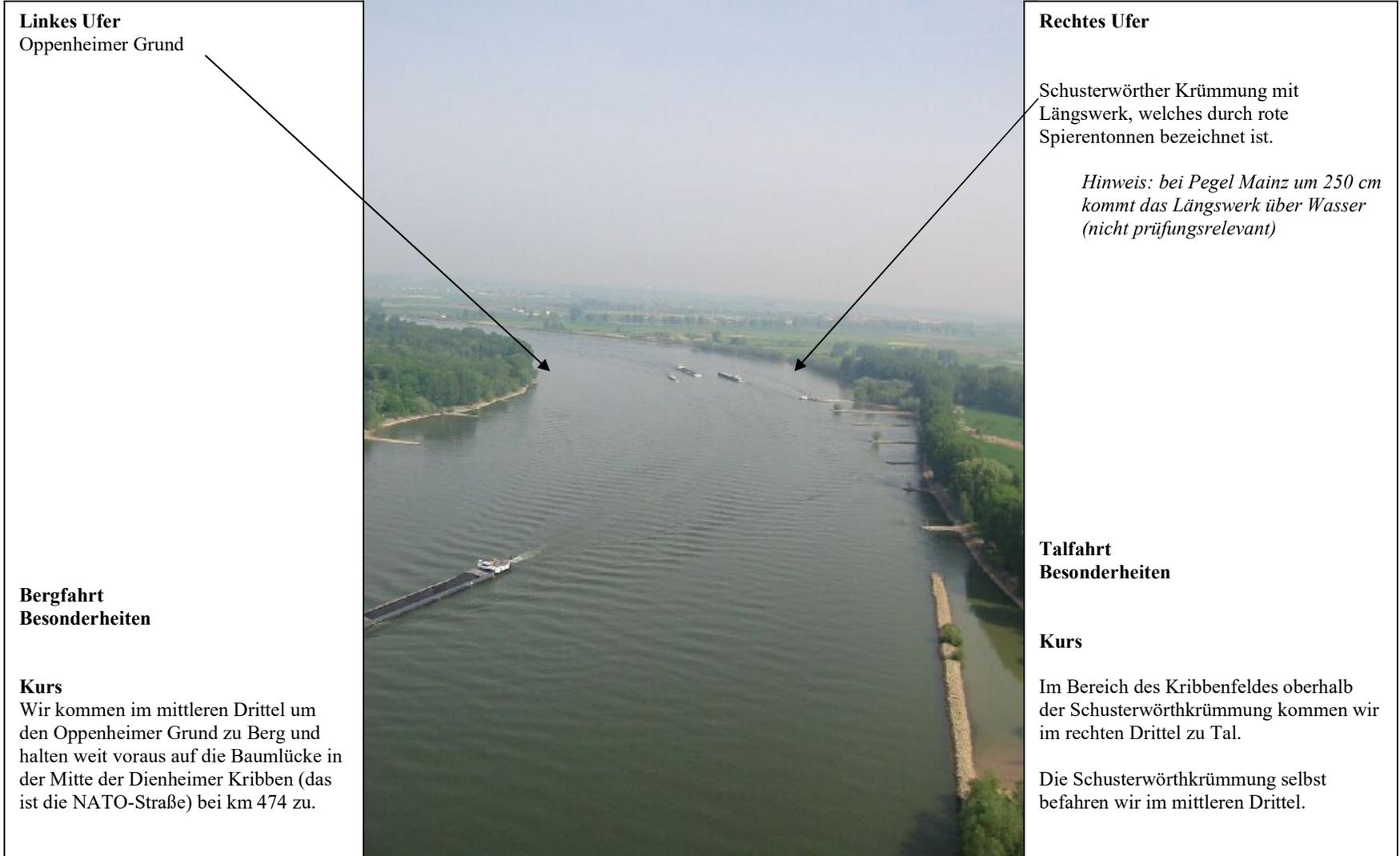


Bild 27 Oppenheimer Grund - Kornsandkrümmung

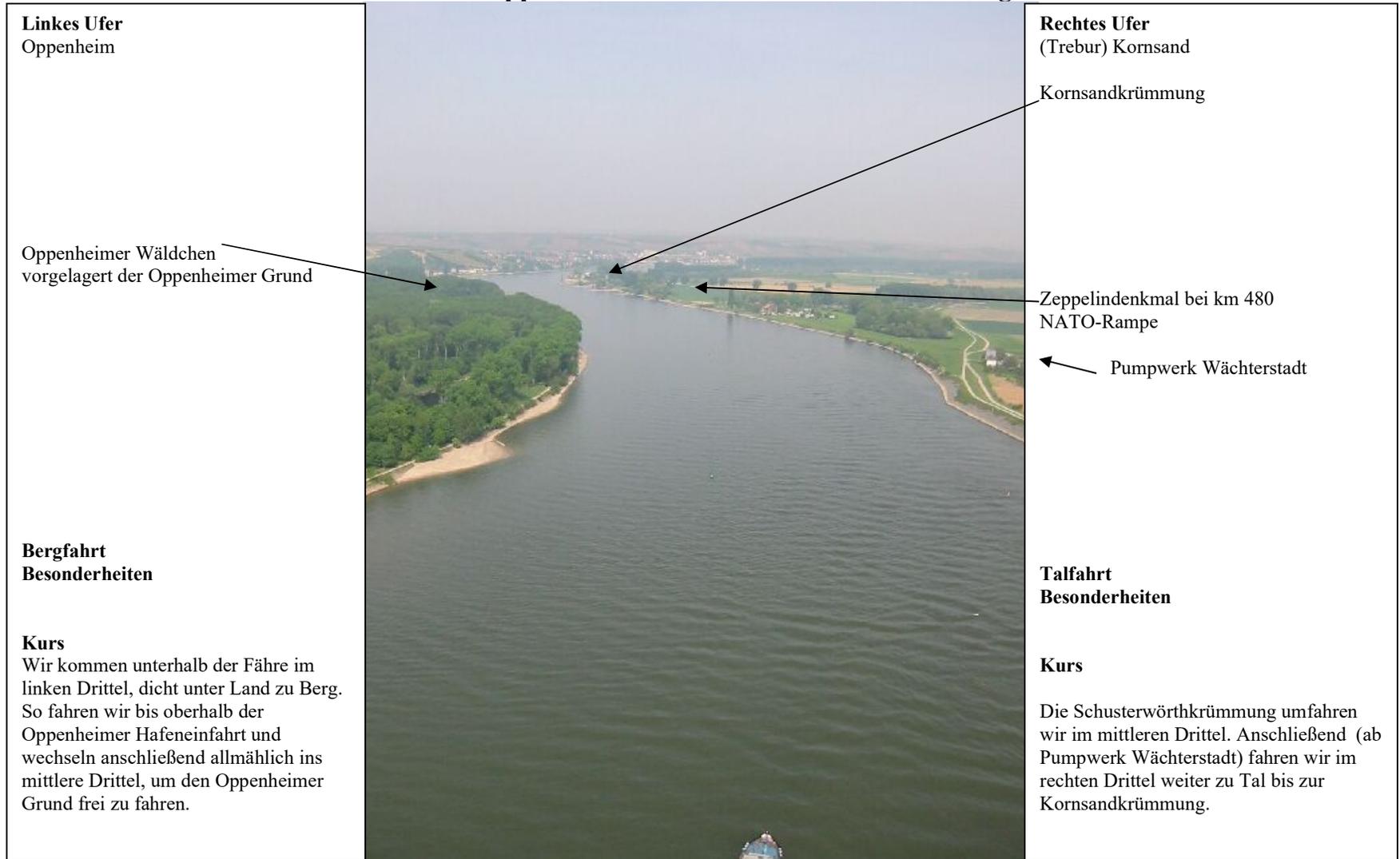


Bild 28 Nierstein

Linkes Ufer

Oppenheim und unterhalb Nierstein



Bild 28-01: Hafen Oppenheim mit Tanksstelle „Füchel“ (auch steuerfreier Diesel) und WSA Mannheim, Außenbezirk Oppenheim, Yachthafen

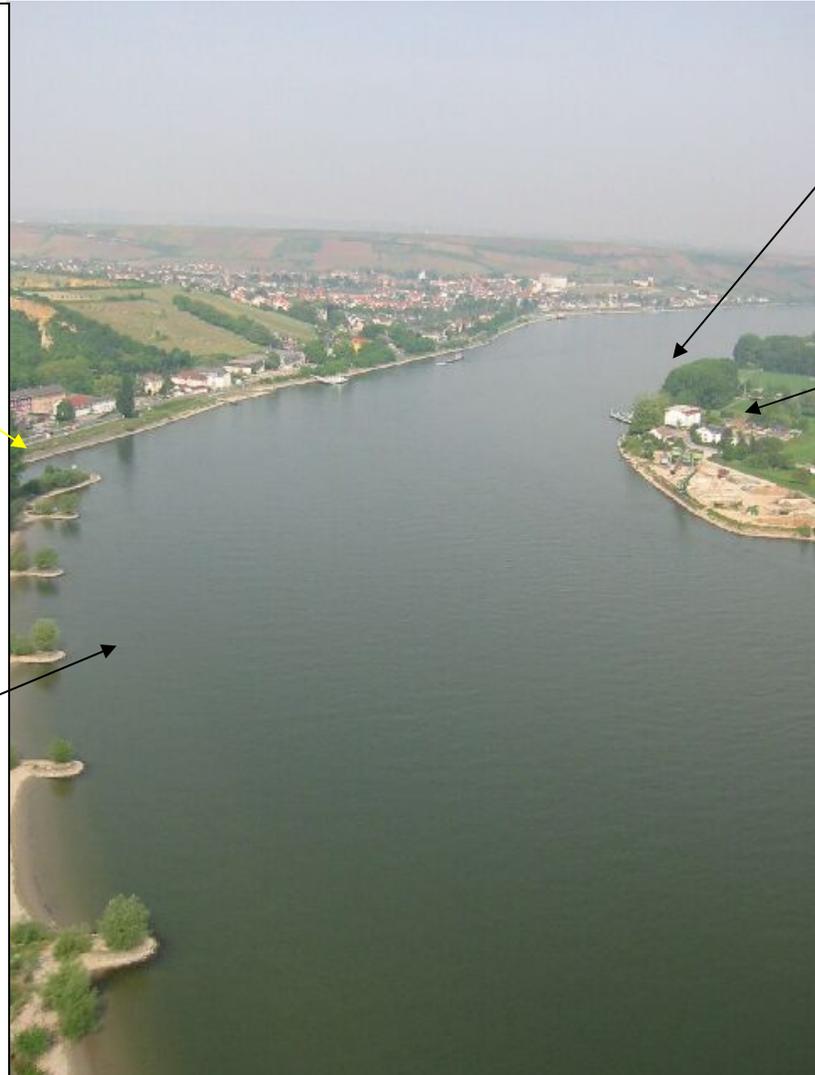
Bergfahrt

Besonderheiten

Oberhalb der Hafeneinfahrt, vor dem Oppenheimer Wäldchen liegen gelegentlich Schubleichter still.

Kurs

Wir kommen unterhalb der Fähre im linken Drittel, dicht unter Land zu Berg. So fahren wir bis oberhalb der Oppenheimer Hafeneinfahrt und wechseln anschließend allmählich ins mittlere Drittel, um so den Oppenheimer Grund frei zu fahren.



Rechtes Ufer

(Trebur) Kornsand

Unterhalb der Fähre bei km 481,2 die Bereichsgrenze der Zuständigkeit: Oberhalb WSPSt Gernsheim, unterhalb WSPSt Wiesbaden

Kornsandkrümmung mit Fähre Kornsand nach Nierstein. An der Ecke Kiesverladestelle

Talfahrt

Besonderheiten

Frei fahrende Fähre Kornsand - Nierstein, Sog und Wellenschlag vermeiden.

Kurs

Wir kommen oberhalb der Krümmung im rechten Drittel zu Tal. An der Kornsandkrümmung halten wir geradeaus auf das linke Ufer zu, bis wir im mittleren Drittel sind. So umfahren wir die Kornsandkrümmung, um anschließend im mittleren Drittel weiter zu fahren.

Bild 29 Nierstein - Goldgrundhafenbank

Linkes Ufer
Nierstein

Bergfahrt
Besonderheiten

Kurs

Wir teilen uns mit der Bergfahrt das mittlere Drittel.

Im oberen Bereich von Nierstein, oberhalb der grünen Tonnen, wechseln wir ins linke Drittel bis dicht unter Land. An der Fähre gehen wir leicht ab. So fahren wir bis zum Hafen Oppenheim.



Rechtes Ufer
Kornsand

Unterhalb der Fähre beginnt die Goldgrundhafenbank, die sich bis zur nächsten Krümmung erstreckt.

Talfahrt
Besonderheiten

Kurs

Wir teilen uns mit der Bergfahrt das mittlere Drittel.

Bild 30 Niersteiner Grund – Nackenheimer Werth

Linkes Ufer

Nackenheim mit Nackenheimer Werth, bestehend aus der unterstromigen Insel „Sändchen“ und der oberstromigen Insel „Kisselwörth“, getrennt durch die Nachengasse, umflossen vom Mühlarm (oberer Arm teilweise gesperrt für Fahrzeuge mit Antriebsmaschine)
Bild 30-02



Niersteiner Grund, im oberen Bereich die Talleyen

Bergfahrt Besonderheiten

Kurs

Wir kommen im mittleren Drittel/Rand rechtes Drittel um das Nackenheimer Werth und umfahren anschließend den Niersteiner Grund mit seinen Talleyen im mittleren Drittel.



Rechtes Ufer

Lercher Loch, km 484,4



Bild 30-01 In das Lercher Loch können Boote mit Tiefgang um einen Meter einfahren bis zu einem Pegel Mainz oberhalb von circa 280 cm. Bei weniger Wasser wird es „eng“, zum Teil liegen Steine im Einfahrtsbereich.

Goldgrundhafen, Einfahrt verboten für alle Fahrzeuge

Talfahrt Besonderheiten

Kurs

Wir kommen im mittleren Drittel zu Tal und fahren ab Goldgrundhafen im rechten Drittel weiter.

Bild 31 Sändchengrund

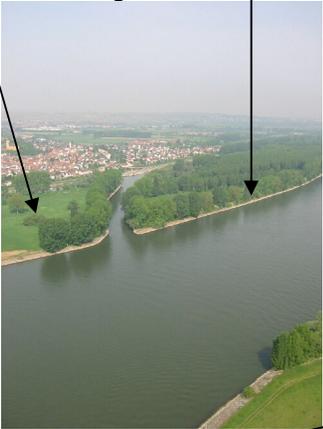
<p>Linkes Ufer Nackenheim mit Nackenheimer Werth „Sändchen“ „Kisselwörth“ Nachengasse</p>  <p>Bild 31-01 Sändchengrund</p> <p>Bergfahrt Besonderheiten</p> <p>Kurs Wir umfahren den Sändchengrund im mittleren Drittel, hin zum rechten Drittel.</p>		<p>Rechtes Ufer</p> <p>Baumreihe gegenüber der Nachengasse.</p> <p>Talfahrt Besonderheiten</p> <p>Kurs Wir kommen im rechten Drittel am Goldgrundhafen zu Tal. Hier fahren wir weiter, achten aber auf die Kribben unterhalb des Lercher Loches, die sich zum Teil unter Wasser bis zum Beginn der Baumreihe gegenüber der Nachengasse erstrecken.</p>
--	---	---

Bild 32 Nackenheimer Schwelle, Steindamm

Linkes Ufer

Nackenheimer Werth
„Kisselwörth“

Sändchengrund

Bergfahrt

Besonderheiten

Kurs

Wir kommen unterhalb des Nackenheimer Werthes im linken Drittel dicht unter Land zu Berg. Im Mündungsbereich des Mühlarmes gehen wir ab und wechseln bis zum Steindamm ins mittlere Drittel. Weiter oberhalb sogar bis an den Rand des rechten Drittels, so fahren wir den anschließenden Sändchengrund vor dem Nackenheimer Werth frei.



Rechtes Ufer

Nonnenaue

Bild 32-01 Steindamm, km 487, oberer Einlauf des Ginsheimer Altrheines.

Gesperrt!



Talfahrt

Besonderheiten

Die Nackenheimer Schwelle besteht aus Felsgrund unterschiedlicher Tiefen, daher ist das Wasser oft rau.

Kurs

Wir kommen im rechten Drittel zu Tal. Am Steindamm fahren wir hart unter Land. So fahren wir auch am Beginn der Nonnenaue weiter. Am Beginn des Kribbenfeldes an der Nonnenaue (2. – 3. Kribbe) halten wir die Waldecke weit voraus am linken Ufer an. So wechseln wir allmählich über die Flussmitte hinaus ins linke Drittel, um den Hofgrund frei zu fahren.

Bild 33 Hofgrund – Laubenheimer Grund

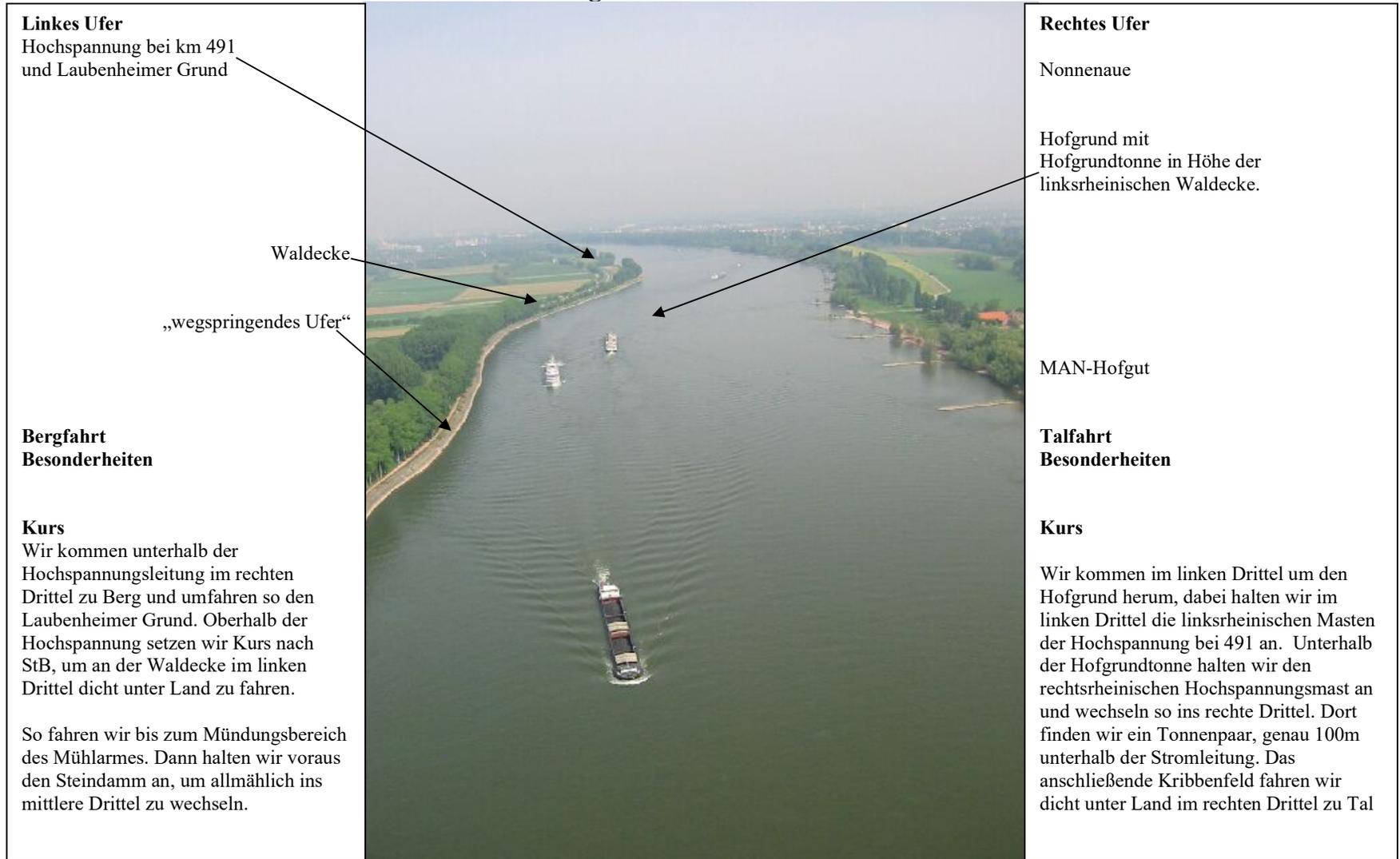


Bild 34 Laubenheimer Grund

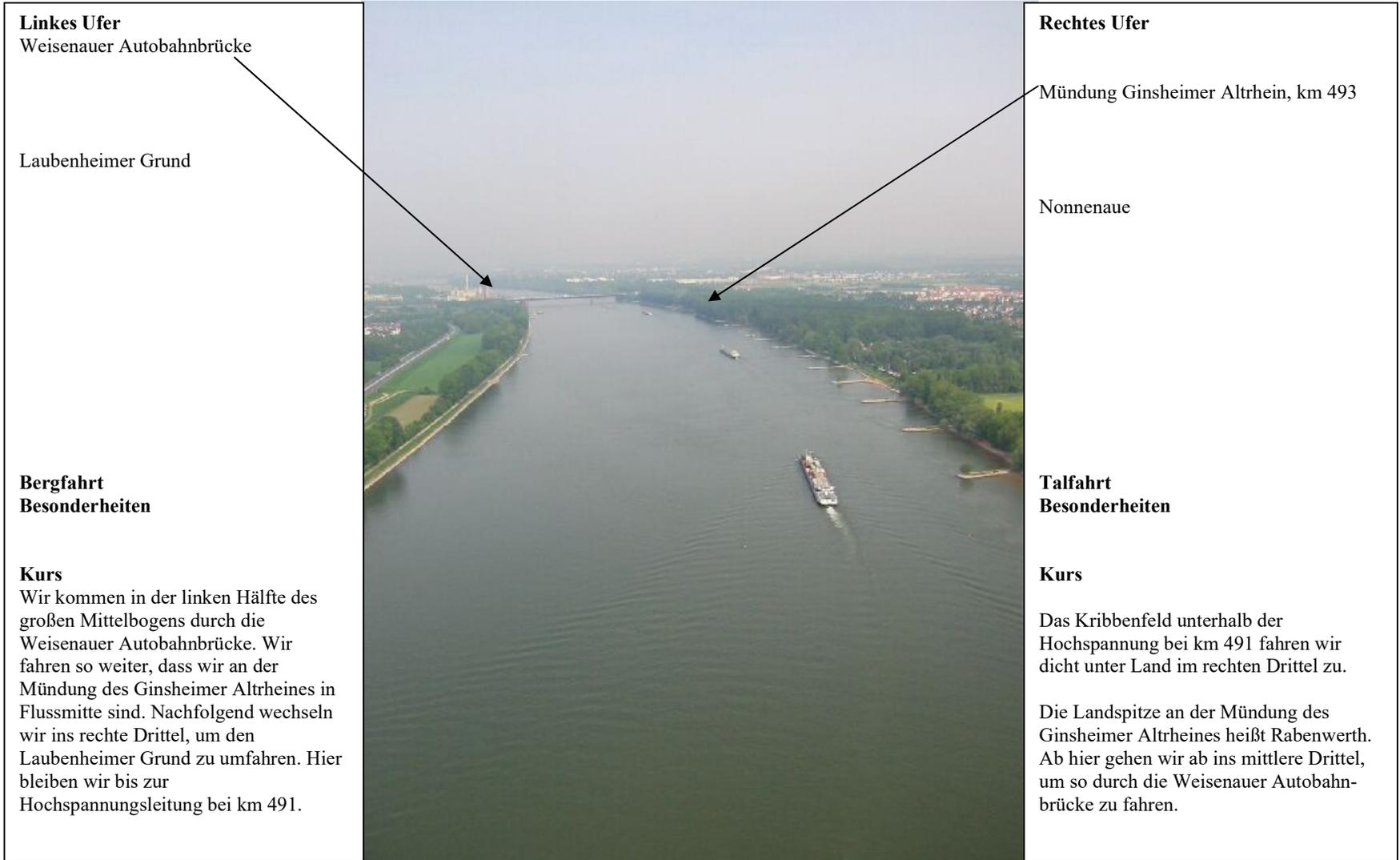


Bild 35 Mündung Ginsheimer Altrhein

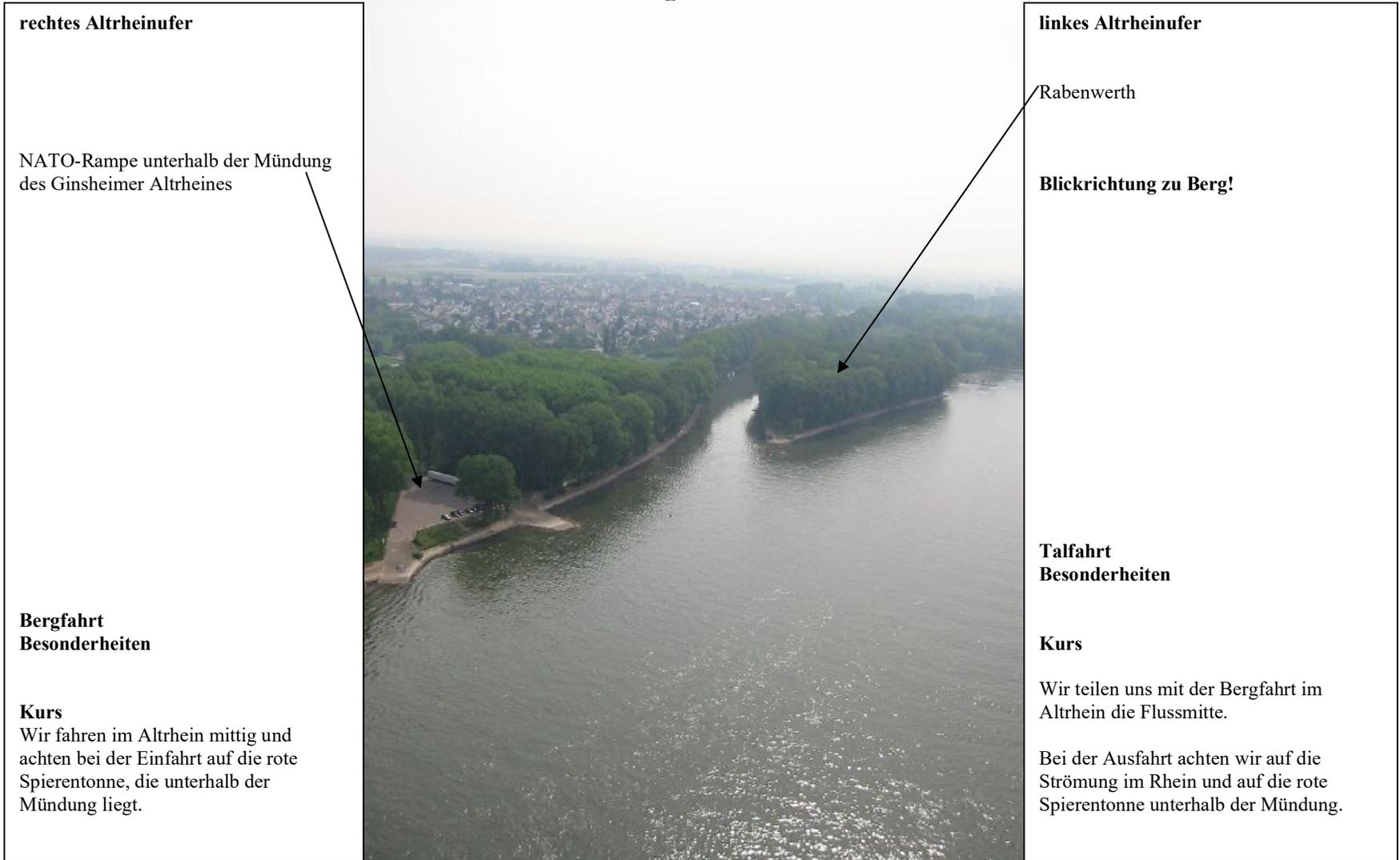


Bild 35-01 Ginsheimer Altrhein

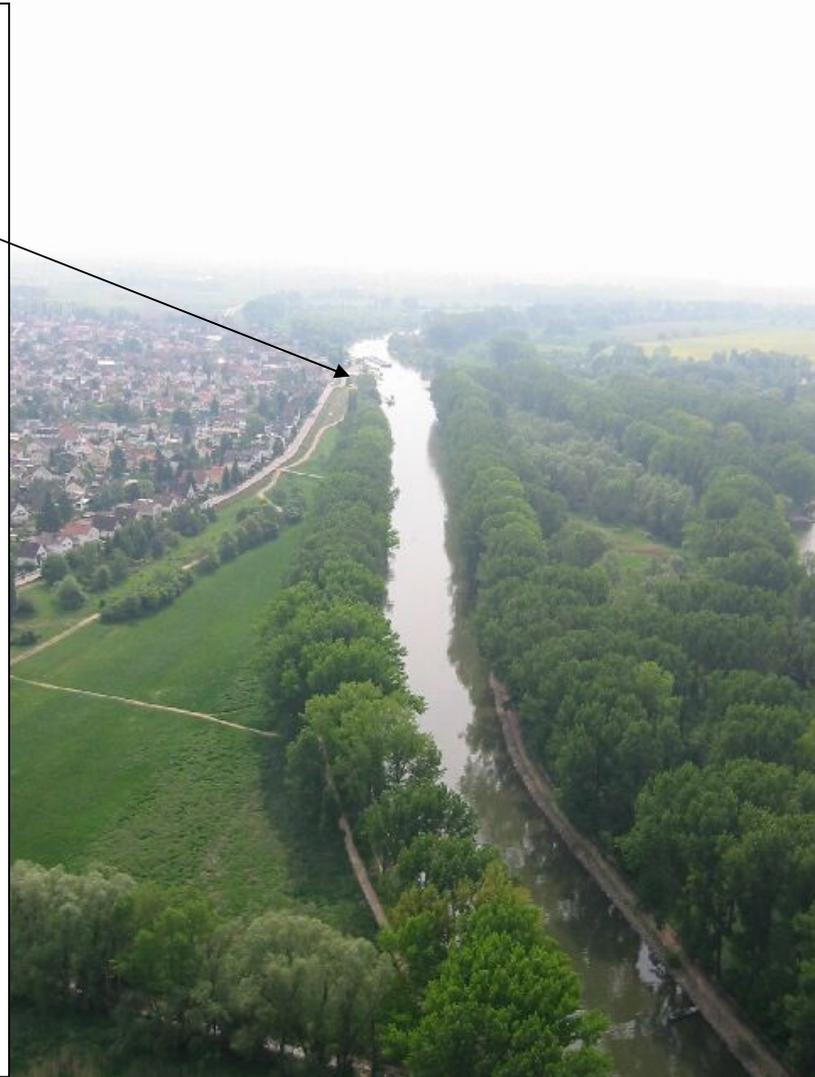
rechtes Altrheinufer

Ginsheim

Nicht frei fahrende Wagenfähre am Grundseil, Ginsheim - Nonnenhau.

**Bergfahrt
Besonderheiten**
Bei der Passage der Fähre auf das Grundseil achten.

Kurs
Wir fahren im Altrhein mittig.



linkes Altrhein Ufer Blickrichtung zu Berg!

Nonnenhau

Der Ginsheimer Altrhein ist Bundeswasserstraße und befahrbar bis km 1,5 (Schwarzbachmündung am rechten Ufer).

Geschwindigkeitsbegrenzung: 5 km/h

Im Bereich der Fähre sind mehrere Anlagen, Sportbootliegeplätze.

Wegen der Enge des Fahrwassers und geringer Tiefe ist besonders auf Sog und Wellenschlag zu achten.

Oberhalb der Schwarzbachmündung gesperrt für motorisierte Fahrzeuge. Zeitweilig gesperrt für alle Fahrzeuge.

**Talfahrt
Besonderheiten**
Bei der Passage der Fähre auf das Grundseil achten.

Kurs

Wir teilen uns mit der Bergfahrt im Altrhein die Flussmitte.

Bild 36 Weisenauer Autobahnbrücke

Linkes Ufer

Mainz Weisenau mit Verladestellen



Bild 36-01

Weisenauer Autobahnbrücke

Sie hat einen großen Mittelbogen für die Berg- und Talfahrt und zwei unbedeutende Landbögen, die auf eigene Gefahr befahrbar sind.

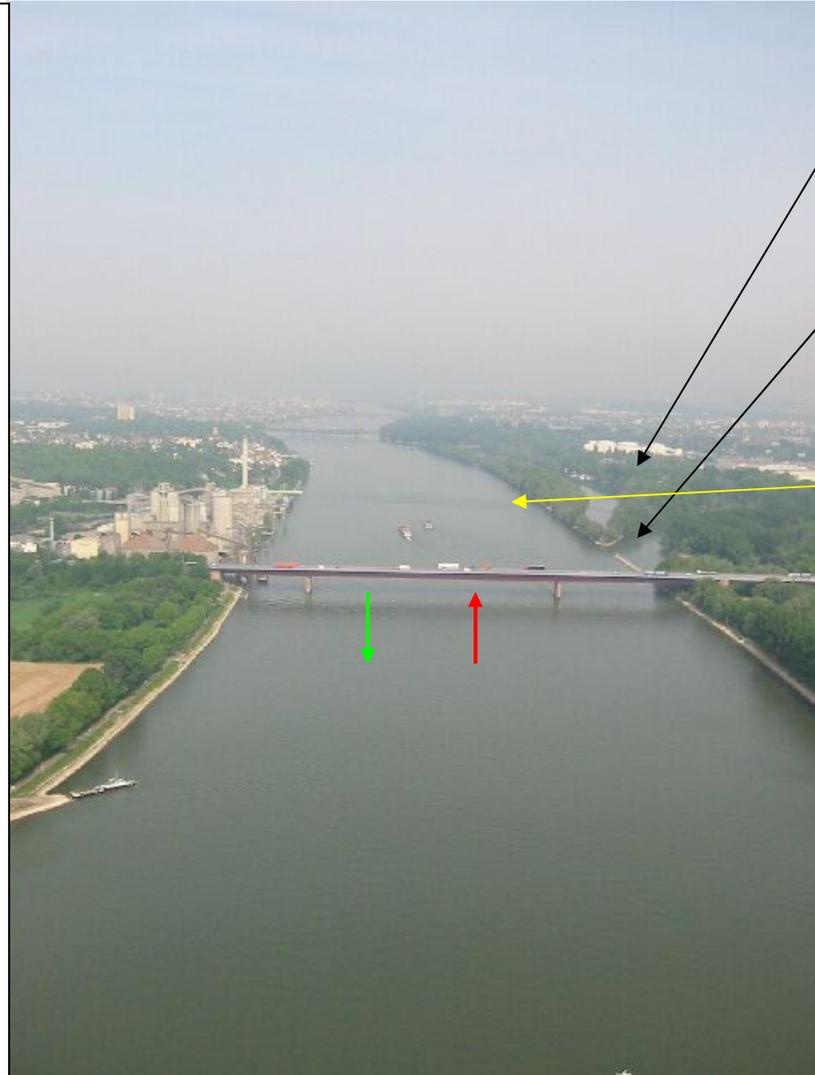
Bergfahrt

Besonderheiten

siehe Talfahrt

Kurs

Wir kommen durch den mittleren Bogen der Eisenbahnbrücke Mainz-Süd zu Berg. Im mittleren Drittel umfahren wir den Weisenauer Grund und fahren bis zur Weisenauer Autobahnbrücke je nach Tonnenlage (zeitweilig Baggararbeiten am Geschiebefang). Die Weisenauer Autobahnbrücke durchfahren wir in der linken Hälfte des großen Mittelbogens.



Rechtes Ufer

Bleiaue, umflossen vom Bleiaubach. Zum Rhein hin durch ein baumbestandenes Längswerk abgetrennt: Der Acker.

Die Mündung des Bleiaubaches bildet die Einfahrt zu den Gustavsburger Häfen.

Oberer Einlauf des Bleiaubaches, er ist im mittleren Bereich für motorisierte Fahrzeuge gesperrt.

Talfahrt

Besonderheiten

Geschiebefang! (oft an der gekräuselten Wasseroberfläche zu erkennen) Hier baggert die WSV ein- bis zweimal pro Jahre eine tiefe Querrinne.

Kurs

Wir durchfahren die Weisenauer Autobahnbrücke in der rechten Hälfte des großen Mittelbogens und fahren anschließend je nach Tonnenlage zu Tal (zeitweilig Baggararbeiten am Geschiebefang).

Oberhalb der Eisenbahnbrücke Mainz-Süd liegt linksrheinisch der Weisenauer Grund. Die Brücke durchfahren wir im zweiten Landbogen von rechts. Dies ist der Talfahrerbogen. Der rechte Bogen kann auf eigene Gefahr befahren werden.

Bild 37/37-01 Mündung Bleiaubach – Gustavsburger Häfen

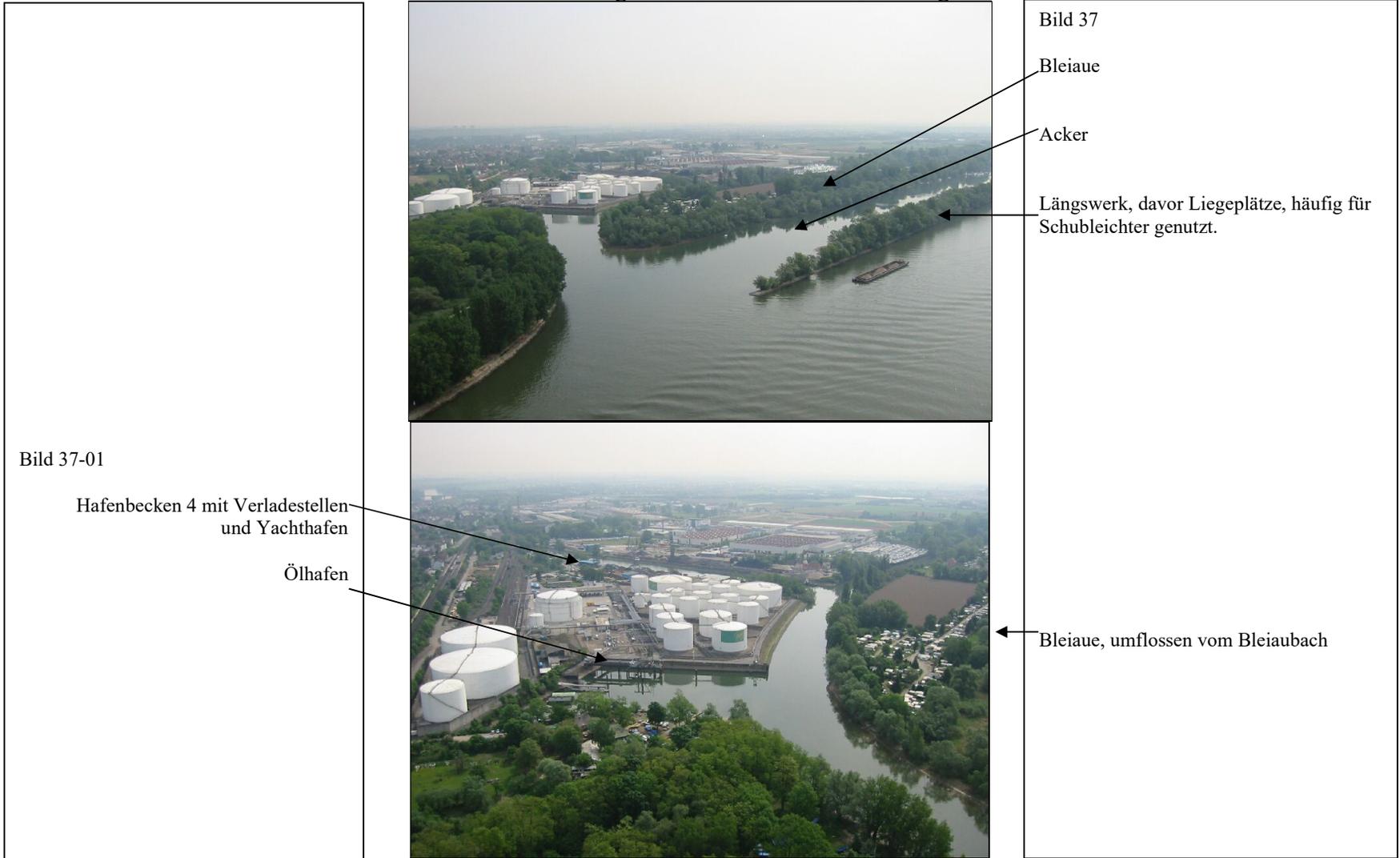


Bild 37

Bleiaue

Acker

Längswerk, davor Liegeplätze, häufig für Schubleichter genutzt.

Bild 37-01

Hafenbecken 4 mit Verladestellen
und Yachthafen

Ölhafen

Bleiaue, umflossen vom Bleiaubach

Bild 38 Eisenbahnbrücke Mainz-Süd

Linkes Ufer Mainz



Bild 38-02 Winterhafen Mainz
(Sportboote, Werft Hener, Tankstelle)

Eisenbahnbrücke Mainz-Süd oder auch Gustavsburger Eisenbahnbrücke genannt. Sie hat vier Bögen: Von rechts der zweite ist Talfahrerbogen, der dritte ist Bergfahrerbogen. Die beiden Landbögen sind auf eigene Gefahr befahrbar.

Bergfahrt Besonderheiten Mainzer Reede

Kurs
Wir kommen im mittleren Drittel zu Berg und durchfahren die Brücke im zweiten Mainzer Landbogen. Anschließend fahren wir je nach Tonnenlage.



Rechtes Ufer

Maaraue, dahinter die Lache (Floßhafen), km 498. An der Lachemündung die WSPSt Wiesbaden (Tel.: 06134-55660), Bunkerboot, Werft Kaufmann



Bild 38-01 Mainmündung

Mainspitze, Mainmündung bei km 496,5

**Talfahrt
Besonderheiten**
Mündung des Main, anschließend vor der Maaraue die Kasteler Reede.

Kurs

Wir durchfahren die Eisenbahnbrücke im zweiten rechtsrheinischen Talfahrerbogen. Der rechte Bogen kann auf eigene Gefahr befahren werden. Anschließend fahren wir im mittleren Drittel auf den mittleren Bogen der Theodor-Heuss-Brücke zu.

Bild 39 Theodor-Heuss-Brücke

<p>Linkes Ufer Mainz</p> <p>Hauptfahrwasser links der Petersaue.</p> <p>Die Theodor-Heuss-Brücke, auch Straßenbrücke Mainz-Wiesbaden genannt, hat fünf Bögen: Der mittlere ist der Talfahrerbogen, der linksrheinisch zweite ist der Bergfahrerbogen, alle anderen Bögen sind auf eigene Gefahr befahrbar.</p> <p>Kurz oberhalb der Brücke, der Pegel Mainz, er gilt von km 462,0 bis 511 HSW I = 475cm HSW II = 630cm</p> <p>Bergfahrt Besonderheiten Liegeplätze in Mainz an der Stadt.</p> <p>Kurs Wir fahren im mittleren Drittel und halten in den zweiten Mainzer Landbogen. Abschließend fahren wir im mittleren Drittel weiter.</p>		<p>Rechtes Ufer Petersaue, dahinter rechts der Kasteler /Amöneburger Stromarm (Nebefahrwasser)</p> <p>Doppelte Treppe</p> <p>Talfahrt Hauptfahrwasser Besonderheiten</p> <p>Kurs Wir durchfahren die T.-H.-Brücke im mittleren Brückenbogen und fahren im Hauptfahrwasser im mittleren Drittel zu Tal.</p> <p>Talfahrt Kasteler Stromarm Besonderheiten Für Boote mit Tiefgang um einen Meter befahrbar bei einem Pegel Mainz oberhalb von etwa 280cm.</p> <p>Kurs Wir durchfahren die T.-H.-Brücke im zweiten Bogen von rechts und halten mittig in den Kasteler Stromarm. Wenn wir nach der Einfahrt in den Stromarm am rechten Ufer die doppelte Treppe querab haben, setzen wir Kurs nach Bb, um bei km 499,5 circa 20m von der Petersaue zu Tal zu fahren. So fahren wir bis zur Steganlage oberhalb der nächsten Brücke, der Kaiserbrücke.</p>
--	---	---

Bild 40 Zollhafen - Kaiserbrücke

Linkes Ufer

Zollhafen Mainz bei km 500



Bild 40-01

Die Kaiserbrücke, auch Eisenbahnbrücke Mainz-Nord genannt, hat drei Bögen im Hauptfahrwasser: Der mittlere ist der Berg- und Talfahrerbogen, die beiden Landbögen sind auf eigene Gefahr befahrbar.

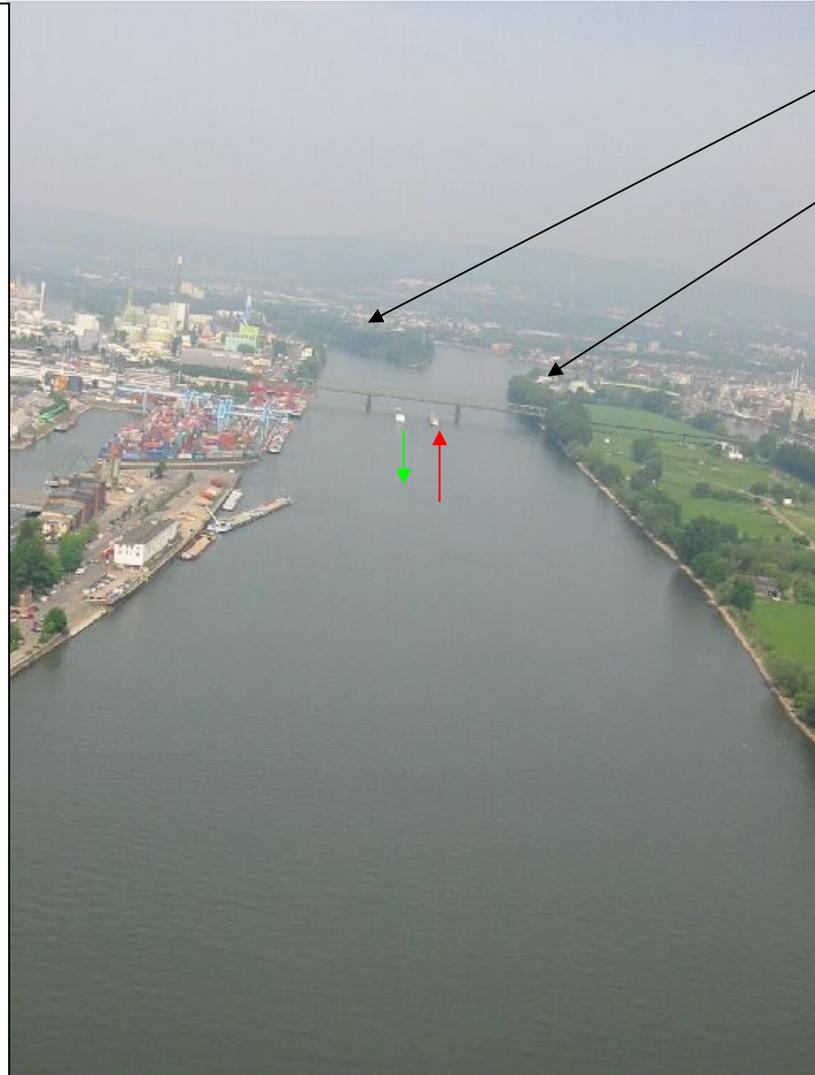
Bergfahrt

Besonderheiten

Verladestellen am Ufer

Kurs

Wir kommen im mittleren Drittel aus dem Hauptfahrwasser zwischen Rettbergsaue und Petersaue und passieren die Kaiserbrücke in der linken Hälfte des Mittelbogens. Anschließend fahren wir im mittleren Drittel weiter.



Rechtes Ufer

Rettbergsaue, Hauptfahrwasser rechts der Aue. Hochspannungsleitung über die Oberstromspitze der Rettbergsaue bei km 502,3.

Hochspannungsleitung an der Kaiserbrücke

Talfahrt

Besonderheiten

Kurs

Wir durchfahren die Kaiserbrücke in der rechten Hälfte des mittleren Brückenbogens und fahren anschließend im mittleren Drittel zwischen Rettbergsaue und Petersaue hindurch in Richtung der Steiger in Biebrich.

Bild 41 Petersaue - Rettbergsaue

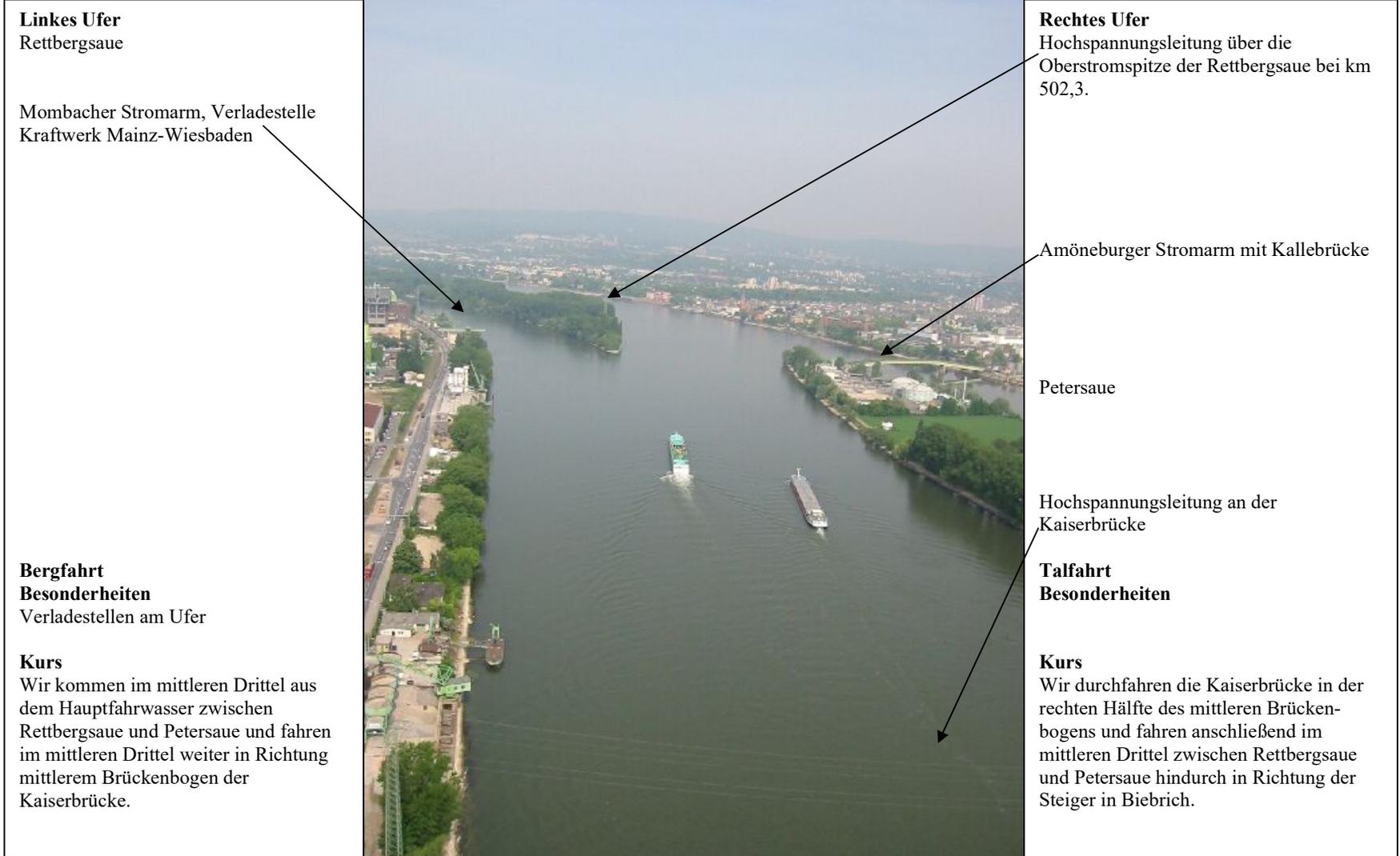
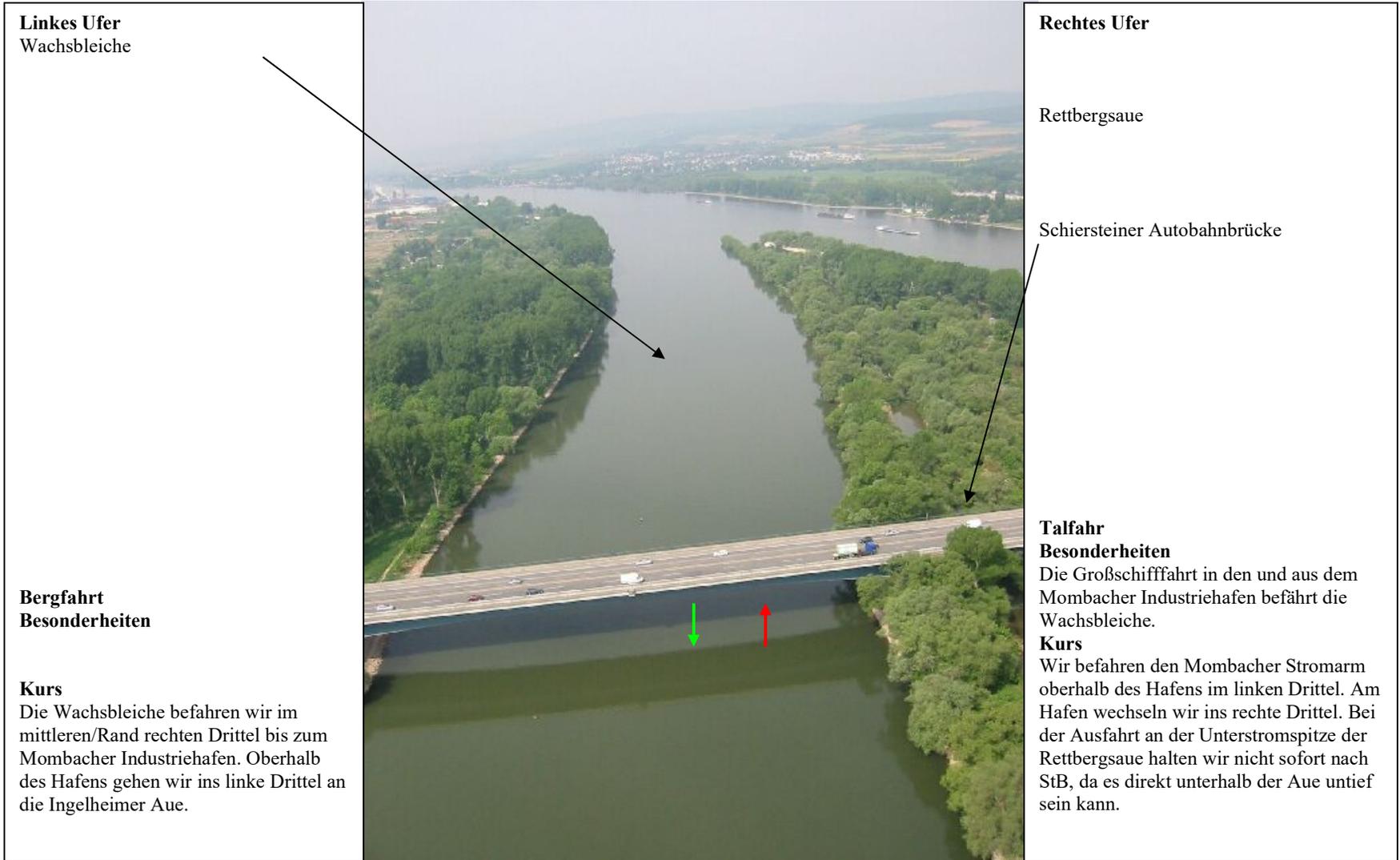


Bild 42 Mombacher Stromarm

<p>Linkes Ufer Mombacher Stromarm mit Industrie- hafen, Sportboote, Verladestellen</p> 		<p>Rechtes Ufer Schiersteiner Autobahnbrücke</p> <p>Rettbergsaue</p> <p>Hochspannungsleitung über die Oberstromspitze der Rettbergsaue bei km 502,3</p> <p>Kribbenfeld, nicht maßstäblich eingezeichnet!</p> <p>Talfahrt Besonderheiten Geschwindigkeitsbeschränkung: 12 km/h</p> <p>Kurs Wir fahren mittig in den Mombacher Stromarm ein und wechseln unterhalb der Verladestelle ins linke Drittel, welches wir uns mit der Bergfahrt teilen.</p> <p>Die Großschifffahrt fährt hier von Oberstrom nur an die Verladestelle des Kraftwerks.</p>
<p>Bild 42-01 Ingelheimer Aue</p> <p>Bergfahrt Besonderheiten Verladestelle Kraftwerk Mainz- Wiesbaden</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkung: 12km/h im Mombacher Stromarm</p> <p>Kurs Oberhalb der Einfahrt zum Industrie- hafen fahren wir im linken Drittel zu Berg.</p>		

Bild 42-02 Wachsbleiche



Linkes Ufer
Wachsbleiche

Rechtes Ufer

Rettbergsaue

Schiersteiner Autobahnbrücke

Bergfahrt
Besonderheiten

Kurs
Die Wachsbleiche befahren wir im mittleren/Rand rechten Drittel bis zum Mombacher Industriehafen. Oberhalb des Hafens gehen wir ins linke Drittel an die Ingelheimer Aue.

Talfahr
Besonderheiten

Die Großschifffahrt in den und aus dem Mombacher Industriehafen befährt die Wachsbleiche.

Kurs

Wir befahren den Mombacher Stromarm oberhalb des Hafens im linken Drittel. Am Hafen wechseln wir ins rechte Drittel. Bei der Ausfahrt an der Unterstromspitze der Rettbergsaue halten wir nicht sofort nach StB, da es direkt unterhalb der Aue untief sein kann.

Bild 43 Amöneburger Stromarm

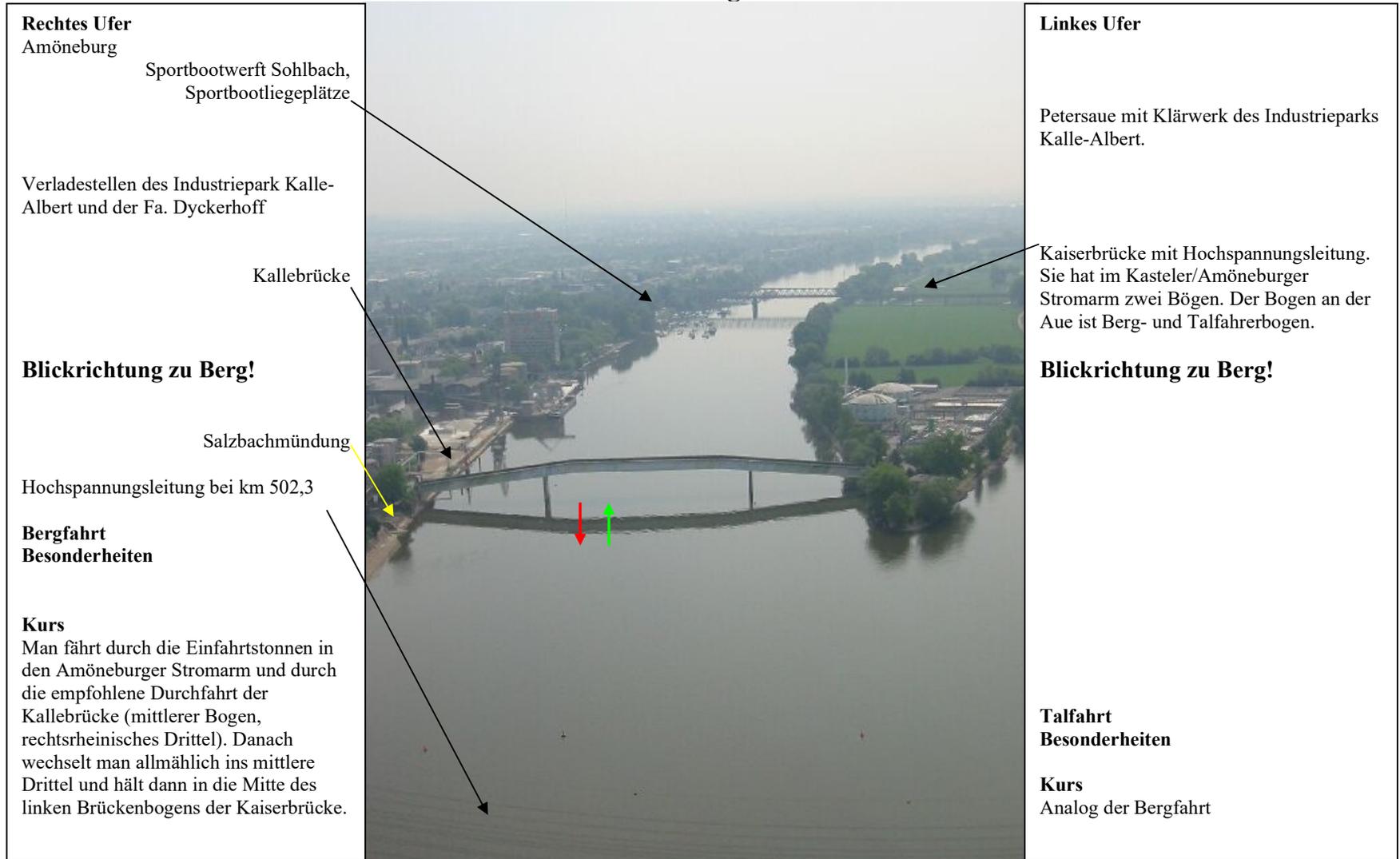


Bild 44 Biebrich, Schlosstonne

Linkes Ufer
Rettbergsaue

Schiersteiner Autobahnbrücke

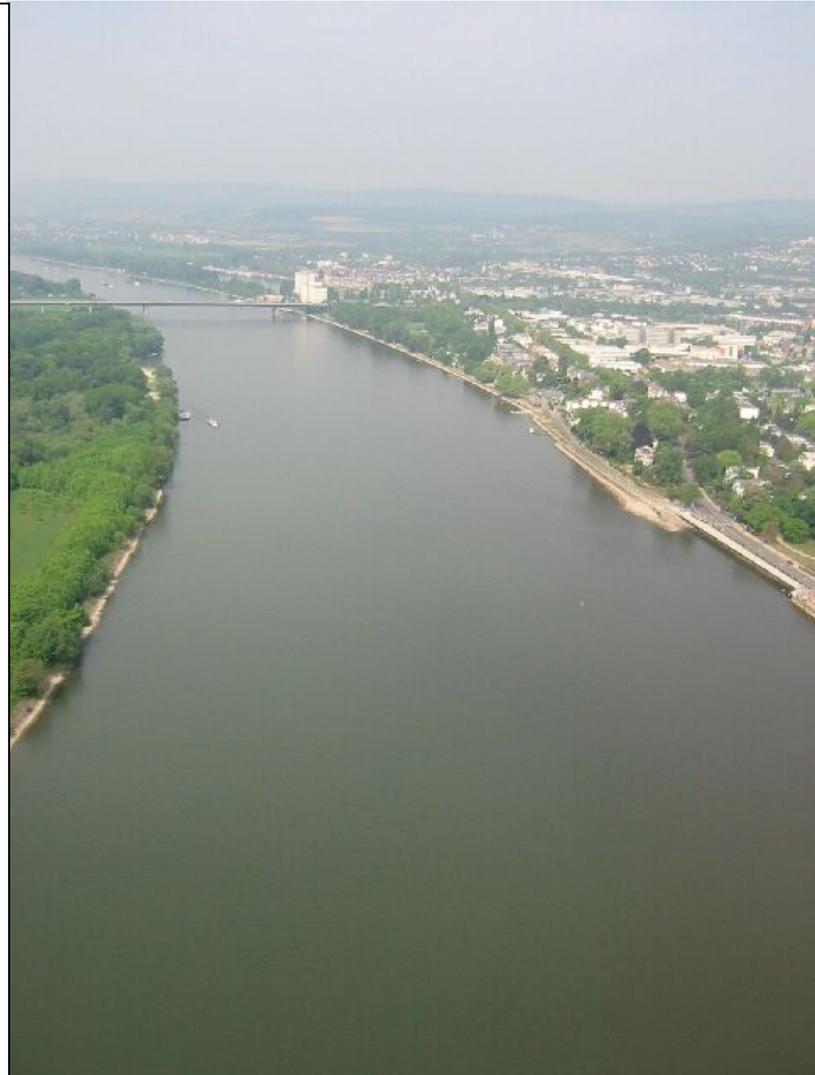
**Inaktuell, es gibt eine zweite
Autobahnbrücke direkt neben der
„alten“ Brücke**

Bergfahrt
Besonderheiten

Fähre an der Rettbergsaue,
Steigeranlagen

Kurs

Wir fahren im mittleren Drittel.



Rechtes Ufer
Biebrich

Kurz oberhalb der Mündung des
Ochsenbaches und die Biebricher
Schlosstonne. Bild 44-01



Talfahrt
Besonderheiten

Zwischen Schiersteiner Hafen,
Rettbergsaue und Biebricher Steiger
verkehrt im Sommer eine Personenfähre.

Kurs

Vor dem Biebricher Schloss liegt die rote
Schlosstonne bei km 503. Sie gibt uns
denn Abstand zum rechten Ufer vor, den
wir bis unterhalb der Schiersteiner
Autobahnbrücke einhalten. So fahren wir
im rechten Drittel zu Tal.

Bild 45 Schiersteiner Autobahnbrücke

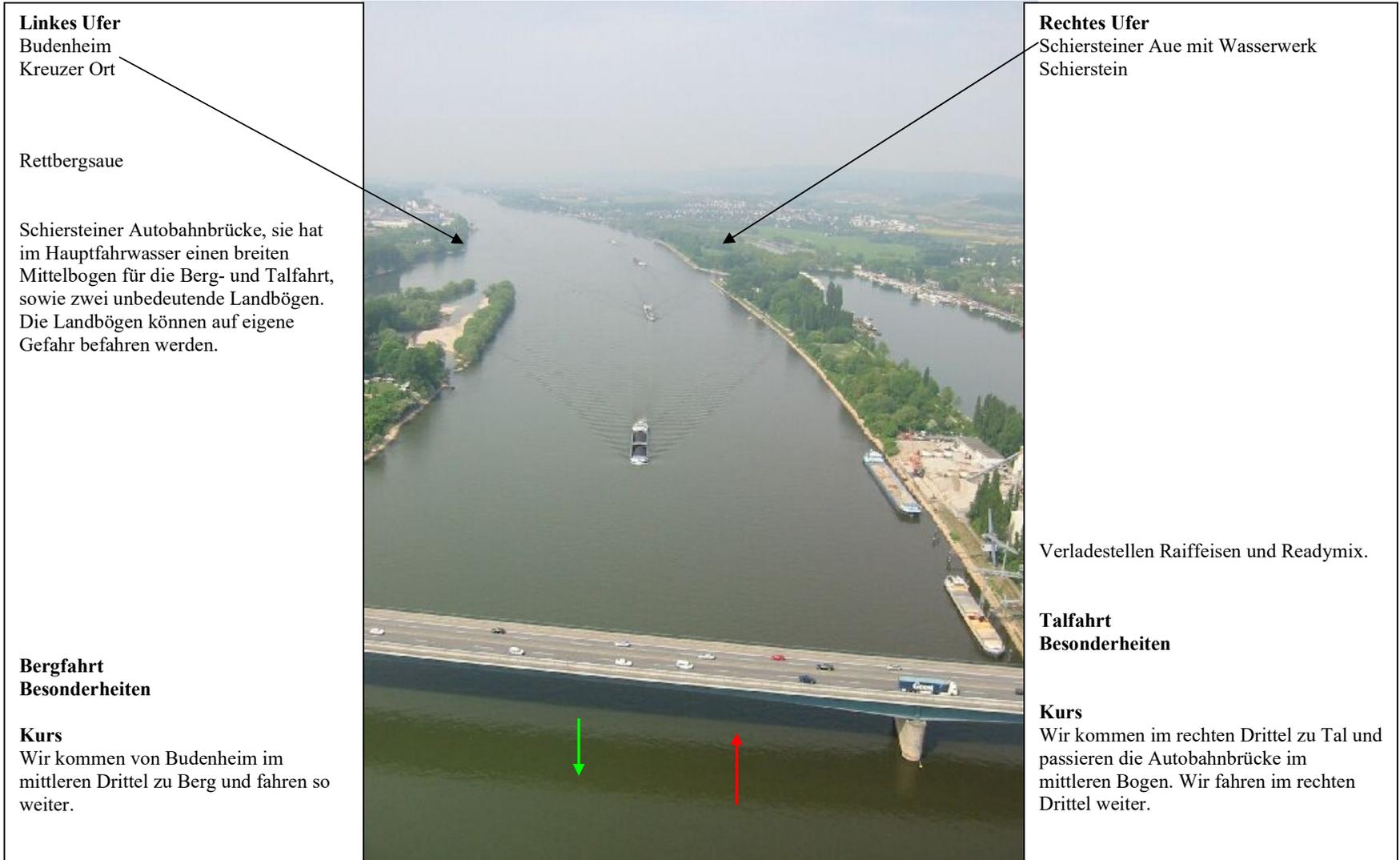


Bild 45-01 Schiersteiner Hafen

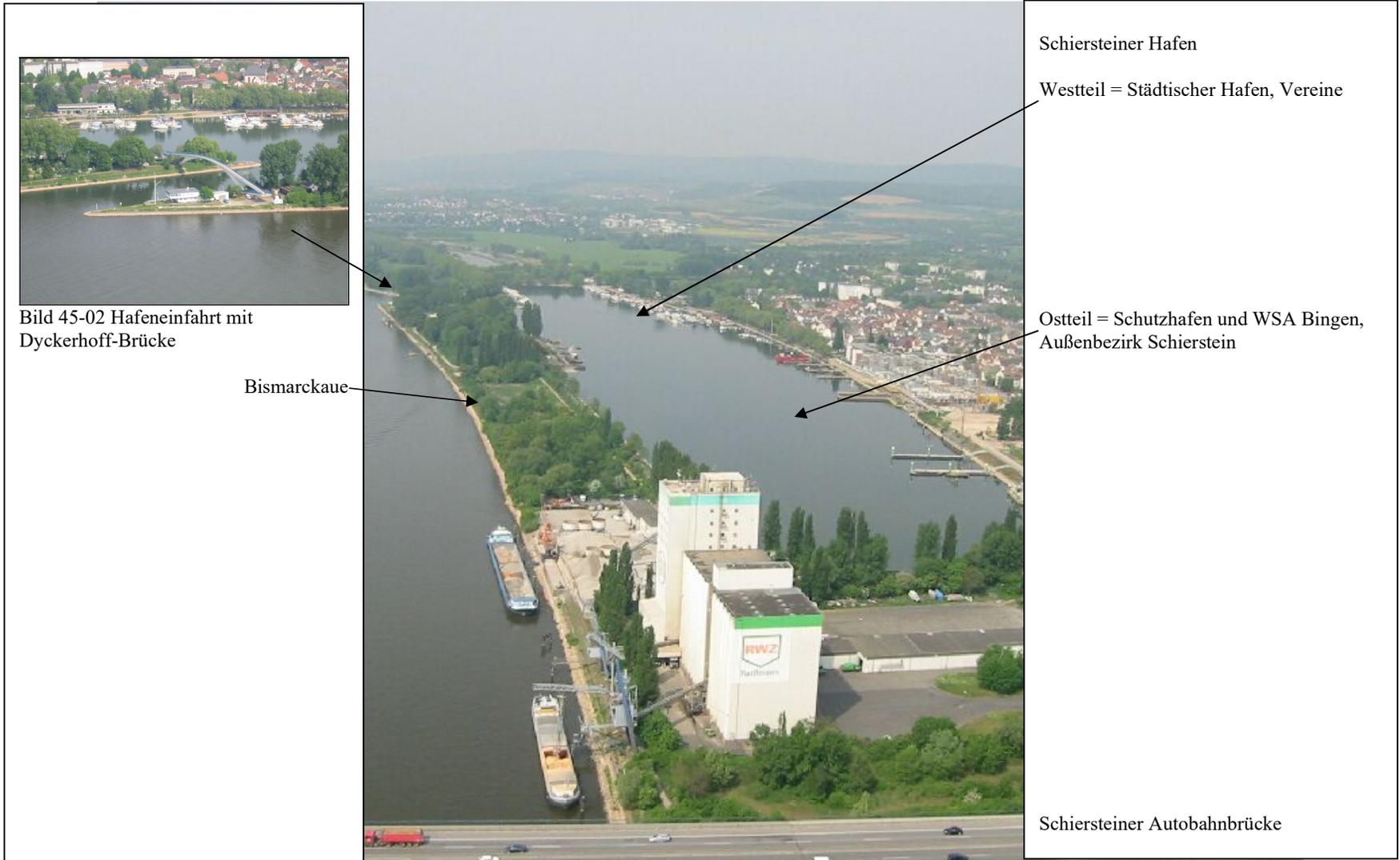


Bild 46 Kreuzer Ort bis Walluf

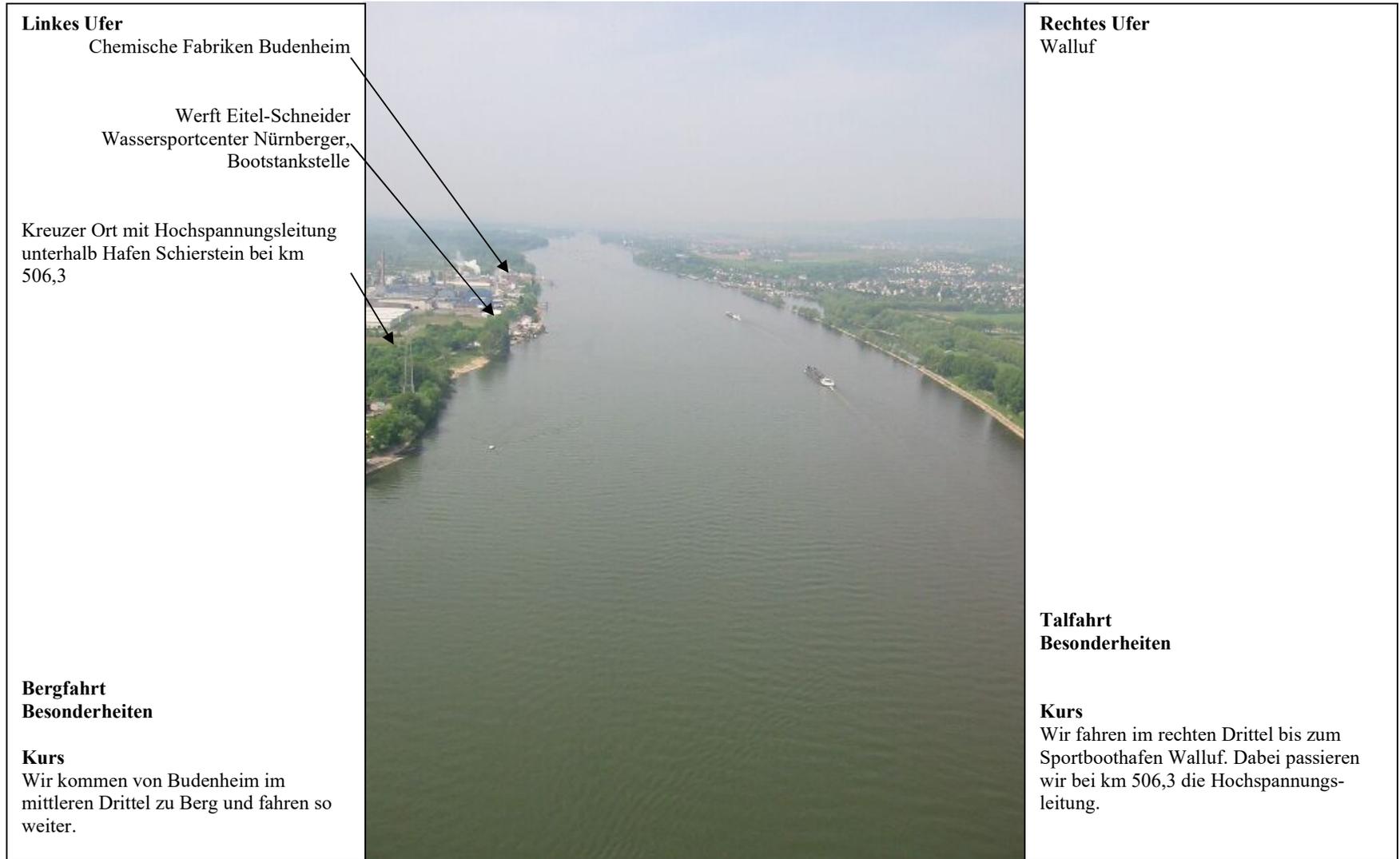


Bild 47 Walluf - Eltville

<p>Linkes Ufer</p> <p>Eltviller Aue mit Budenheimer Altrhein</p>  <p>Bild 47-02 Budenheimer Altrhein oberer Bereich</p> <p>Bergfahrt Besonderheiten</p> <p>Kurs Ab oberem Einlauf des Budenheimer Altrheines fahren wir im linken Drittel bis unterhalb Budenheim. Hier gehen wir ab nach Bb ins mittlere Drittel.</p>		<p>Rechtes Ufer</p> <p>Eltville</p> <p>Galgengrund</p> <p>Walluf</p>  <p>Bild 47-01 Walluf Sportboothafen</p> <p>Bereichsgrenze bei km 508,420 Oberhalb zuständig: WSPSt Wiesbaden Unterhalb zuständig: WSPSt Rüdesheim</p> <p>Talfahrt Besonderheiten</p> <p>Kurs Wir kommen im rechten Drittel zu Tal bis in Höhe Sportboothafen Walluf. Ab der alten (blauen) Bunkerstation hält man den Budenheimer Altrhein an und wechselt ins mittlere/Rand linke Drittel, um anschließend den Galgengrund frei zu fahren.</p>
--	---	---

Bild 48 Eltville - Mariannenaue

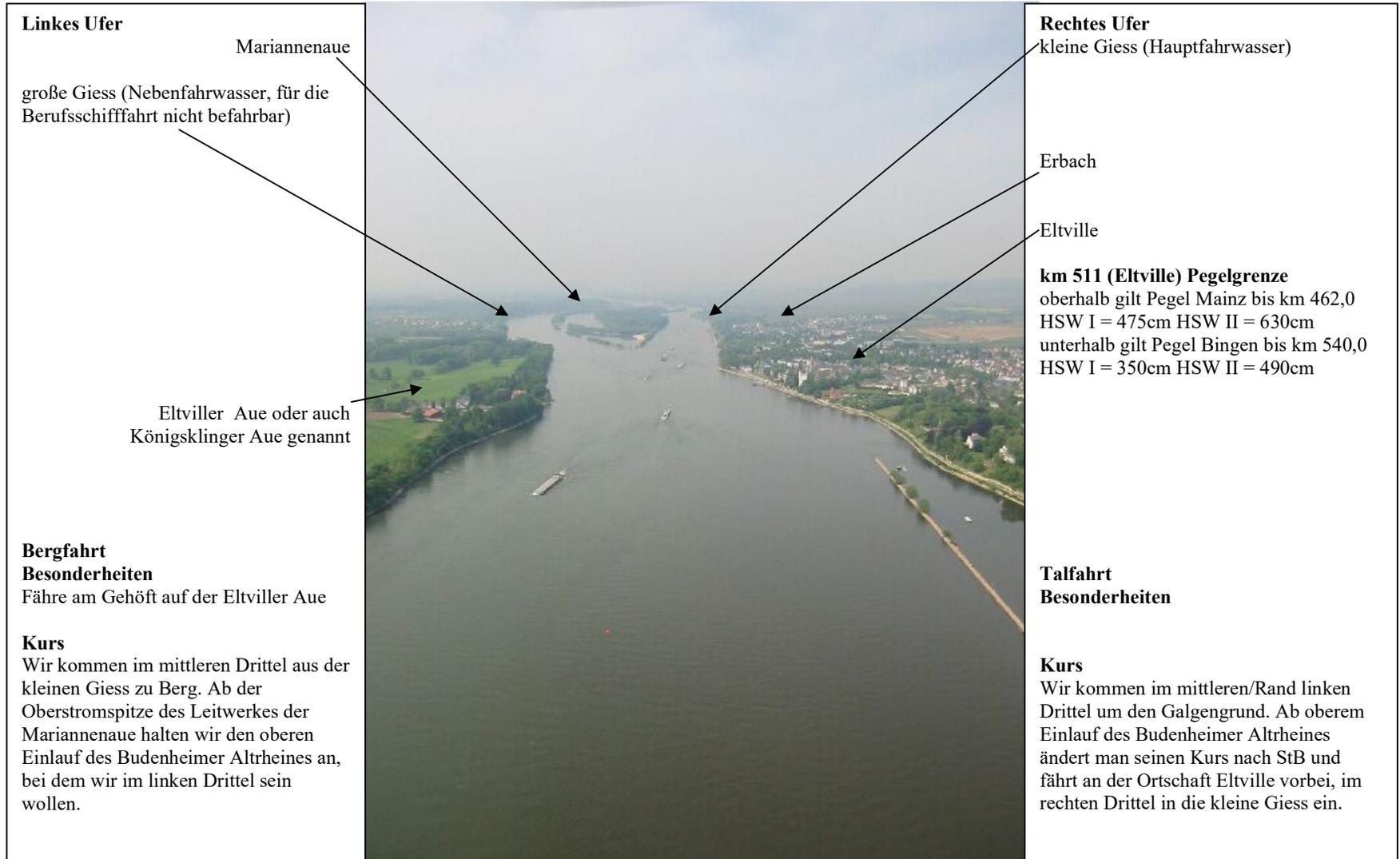


Bild 49 Kleine Giess oberer Teil

Linkes Ufer
Mariannenaue

Bergfahrt
Besonderheiten
Fähre am Gehöft auf der Mariannenaue

Kurs
Ab Klärwerk Hattenheim wechseln wir aus dem linken Drittel/hart unter Land ins mittlere Drittel. So fahren wir aus der kleinen Giess aus.



Rechtes Ufer
Klärwerk Hattenheim, km 514

Erbach

Talfahrt
Besonderheiten

Kurs
Wir sind im rechten Drittel in die kleine Giess eingefahren. Man bleibt im rechten Drittel bis zum Klärwerk Hattenheim und geht dann ins mittlere/Rand linke Drittel.

Bild 50 Kleine Giess unterer Teil

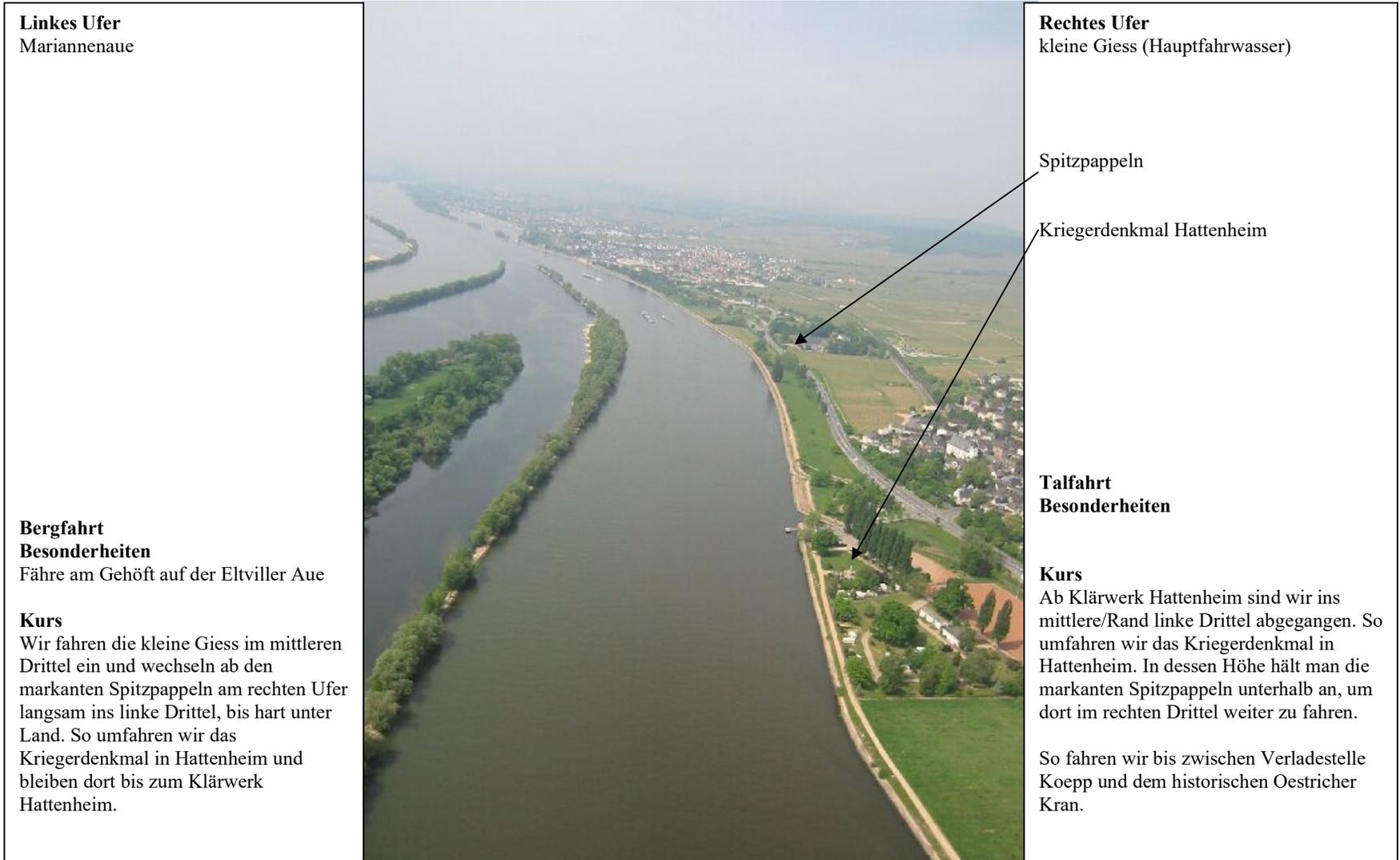


Bild 51 Große Giess

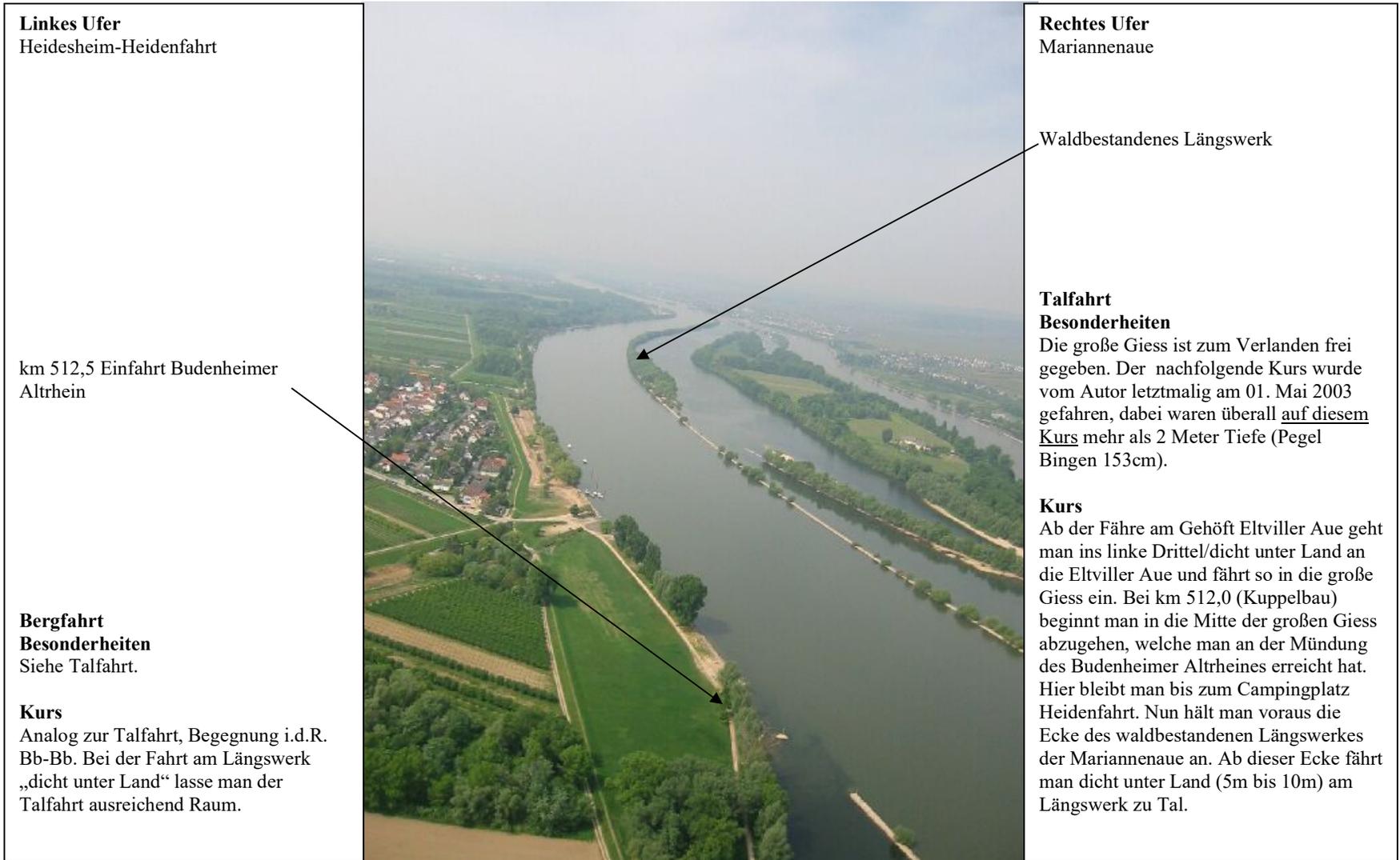


Bild 51-01 Mündung Budenheimer Altrhein

Linkes Altrheinufer

Eltviller Aue

Blickrichtung zu Berg!

Talfahrt
Besonderheiten
siehe Bergfahrt

Kurs
siehe Bergfahrt



Rechtes Altrheinufer
Heidesheim-Heidenfahrt

Blickrichtung zu Berg!

km 512,5 Einfahrt Budenheimer Altrhein

Bergfahrt
Besonderheiten
Im mittleren Bereich des Altrheines befindet sich eine Schwelle, auf der bei Pegel Mainz 230cm nur noch circa 120cm Wasser stehen (Angabe ohne Gewähr – Ortskundige befragen!)

Kurs
Man teilt sich mit der Talfahrt die Mitte, Begegnung i.d.R. Bb-Bb.

Bild 51-02 Budenheimer Altrhein zu Berg

Linkes Altrheinufer
Eltviller Aue

Bergfahrt
Besonderheiten
Siehe Talfahrt.

Kurs
Analog zur Talfahrt, Begegnung i.d.R.
Bb-Bb.



Rechtes Altrheinufer
Vereine, Sportbootliegeplätze

Längswerk unter Wasser **Achtung!**

Blickrichtung zu Berg!

Talfahrt
Besonderheiten
Im mittleren Bereich des Altrheines
befindet sich eine Schwelle, auf der bei
Pegel Mainz 230cm nur noch circa 120cm
Wasser steht (Angabe ohne Gewähr –
Ortskundige befragen!)

Kurs
Man teilt sich mit der Talfahrt die Mitte,
Begegnung i.d.R. Bb-Bb.

Bild 51-03 Mariannenaue Einfahrt unterstrom

<p>Linkes Ufer Freiweinheimer Grund</p>  <p>Bergfahrt große Giess Besonderheiten Siehe Talfahrt.</p> <p>Kurs Man fahre zwischen 1. und 2. grünen Tonne unterhalb des Längswerkes der Mariannenaue in die große Gies ein und fahre dann am Längswerk dicht unter Land zu Berg.</p> <p>Weiterfahrt analog zur Talfahrt, Begegnung i.d.R. Bb-Bb. Bei der Fahrt am Längswerk „dicht unter Land“ lasse man der Talfahrt ausreichend Raum.</p>	<p>Rechtes Ufer Mariannenaue unterstromige Einfahrt</p> <p>Längswerk unter Wasser Achtung!</p> <p>Mariannenaue: Vorsichtig navigierend kann man von unten in das Längswerk um die Aue einfahren. Kribbe im unteren Bereich beachten. Befahrensvorschriften beachten (gesperrt 21.09. – 30.03.).</p> <p>An der Aue selbst Anlanden verboten.</p> <p>Ganzjährig gesperrte Bereiche sind ausgetonnt.</p> <p>Talfahrt große Giess Besonderheiten Die große Giess ist zum Verlanden frei gegeben. Der nachfolgende Kurs wurde vom Autor letztmalig am 01. Mai 2003 gefahren, dabei waren überall <u>auf diesem Kurs</u> mehr als 2 Meter Tiefe (Pegel Bingen 153cm).</p> <p>Kurs In der großen Giess kommt man am Längswerk dicht unter Land zu Tal. Am Ende des Längswerkes fährt man so weiter, als ob das Längswerk weiter gehen würde und fahre im Bereich der nächsten unterstromigen grünen Tonne ins Hauptfahrwasser ein.</p>
---	--

Bild 52 Freiweiner Grund - Mittelgrund

Linkes Ufer Freiweinerheim



Bild 52-02 Hafen Freiweinerheim und
Fähranleger

Freiweiner Grund

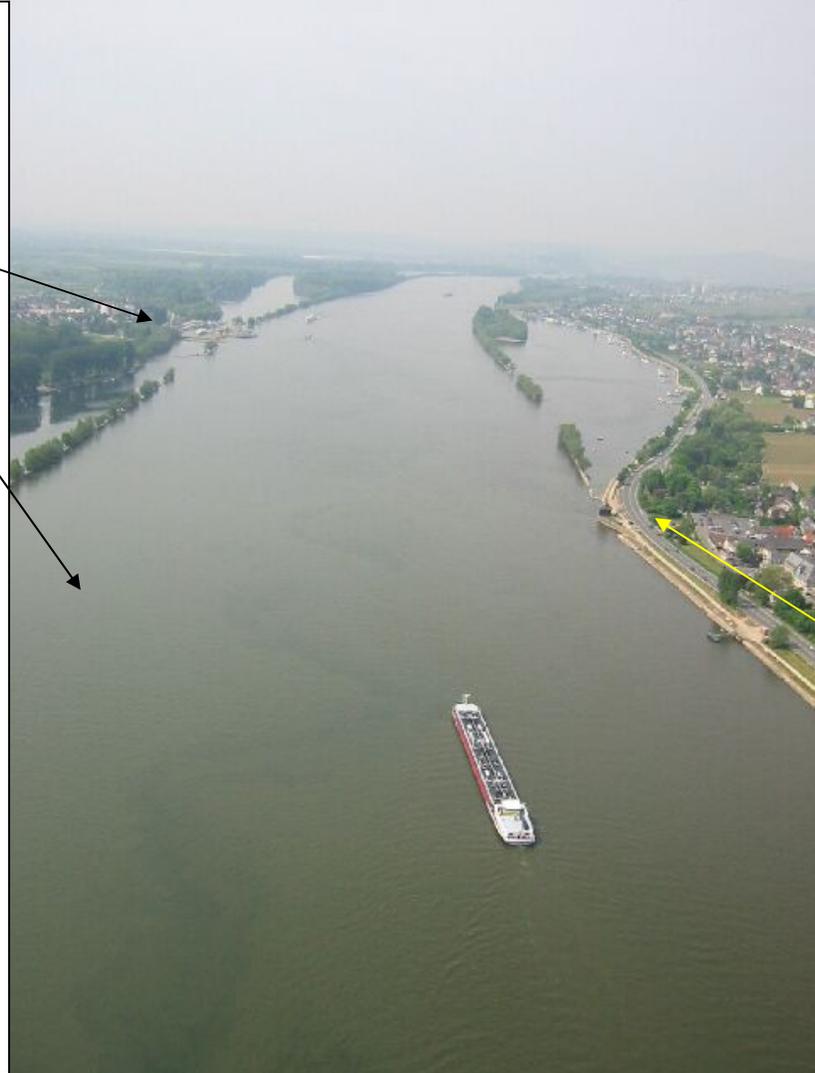
km 519,0 Bereichsgrenze
oberhalb zuständig WSPSt Mainz
unterhalb zuständig WSPSt Bingen

Bergfahrt **Besonderheiten**

Frei fahrende Fähre Freiweinerheim -
Mittelheim

Kurs

Wir kommen am Längswerk unterhalb
des Hafens Freiweinerheim im linken
Drittel zu Berg. Ab der Fährrampe
richten wir unseren Kurs so, dass wir in
die kleine Giess im mittleren Drittel
einfahren. Dabei achten wir auf die
Strömung, die aus der großen Giess setzt
und unser Fahrzeug nach Bb versetzt.



Rechtes Ufer Winkel Mittelheim Oestrich

Winkeler Bucht mit vorgelagertem
Mittelgrund



Bild 52-01 Verladestelle Koepf

Historischer Kran, km 518

Talfahrt **Besonderheiten**

Kurs

Zwischen Verladestelle Koepf und
Oestricher Kränchen sind wir noch im
rechten Drittel. Nun gehen wir ab nach
Bb und halten die Fährrampe Freiweiner-
heim an. Wir wechseln ins linke Drittel,
um den Mittelgrund frei zu fahren.

Bild 53 Winkler Bucht - Fulderaue

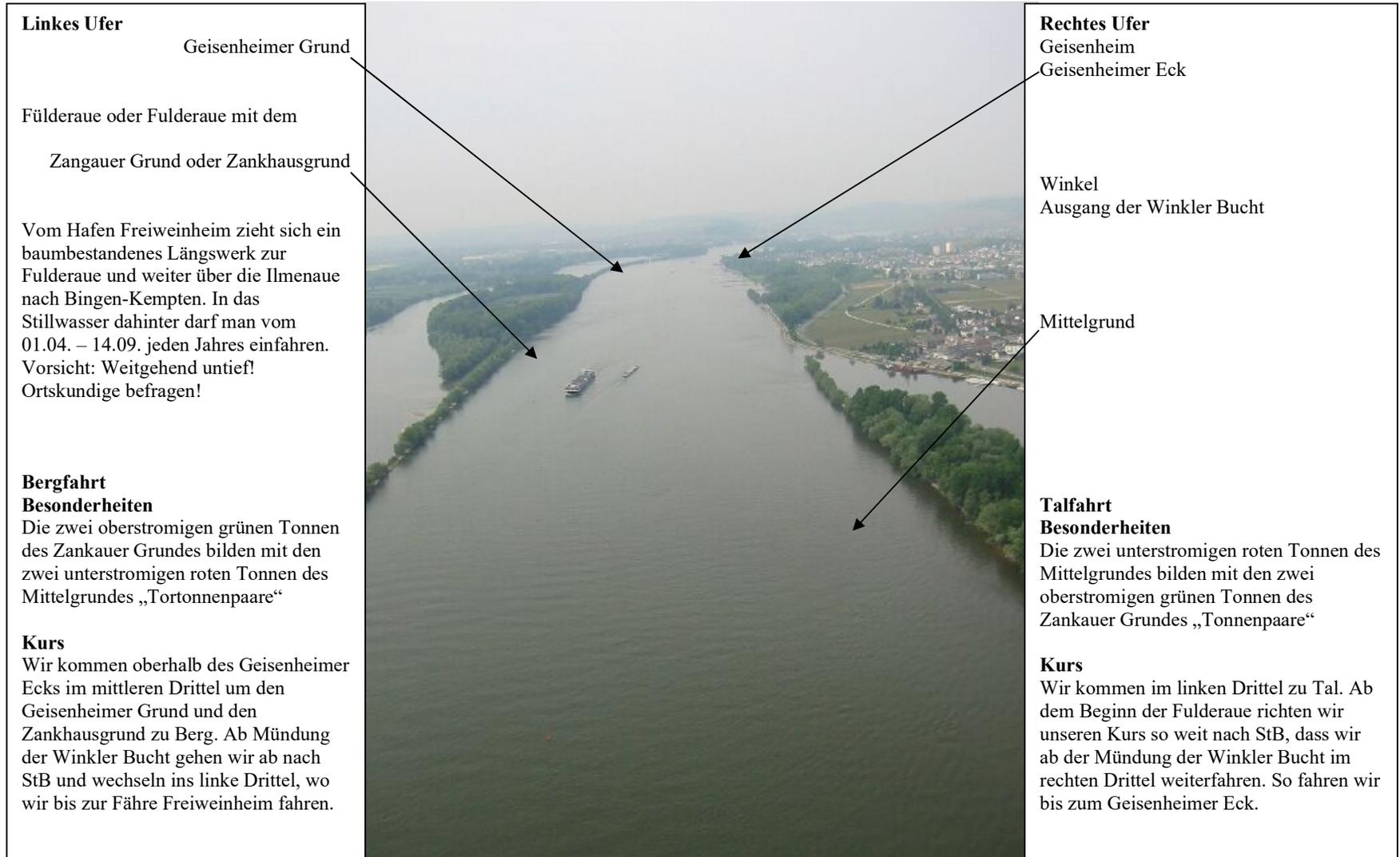


Bild 53 Winkler Bucht

Winkel



Bild 53-01 Winkler Bucht unterer Bereich

Mittelheim



Bild 53-02 Winkler Bucht mittlerer Bereich

Mittelheim mit Fährrampe



Bild 53-03 Winkler Bucht oberer Bereich
Rot = Kurs der Fähre

In der Winkler Bucht eine Vielzahl von Vereinen und Sportbootliegeplätzen. An der unteren Mündung Verladestelle. Der Kurs für Boote in der Bucht verläuft am rechten Ufer, vor den Liegeplätzen entlang. Am sichersten ist die Einfahrt von unterstrom. Von Oberstrom sollte bei genügend Wasser die erste Lücke im Längswerk benutzt werden. Nicht die Lücke, welche die Fähre benutzt, dort ist es flach, Ortskundige befragen.

Bild 54 Geisenheimer Eck – Ilmenaue

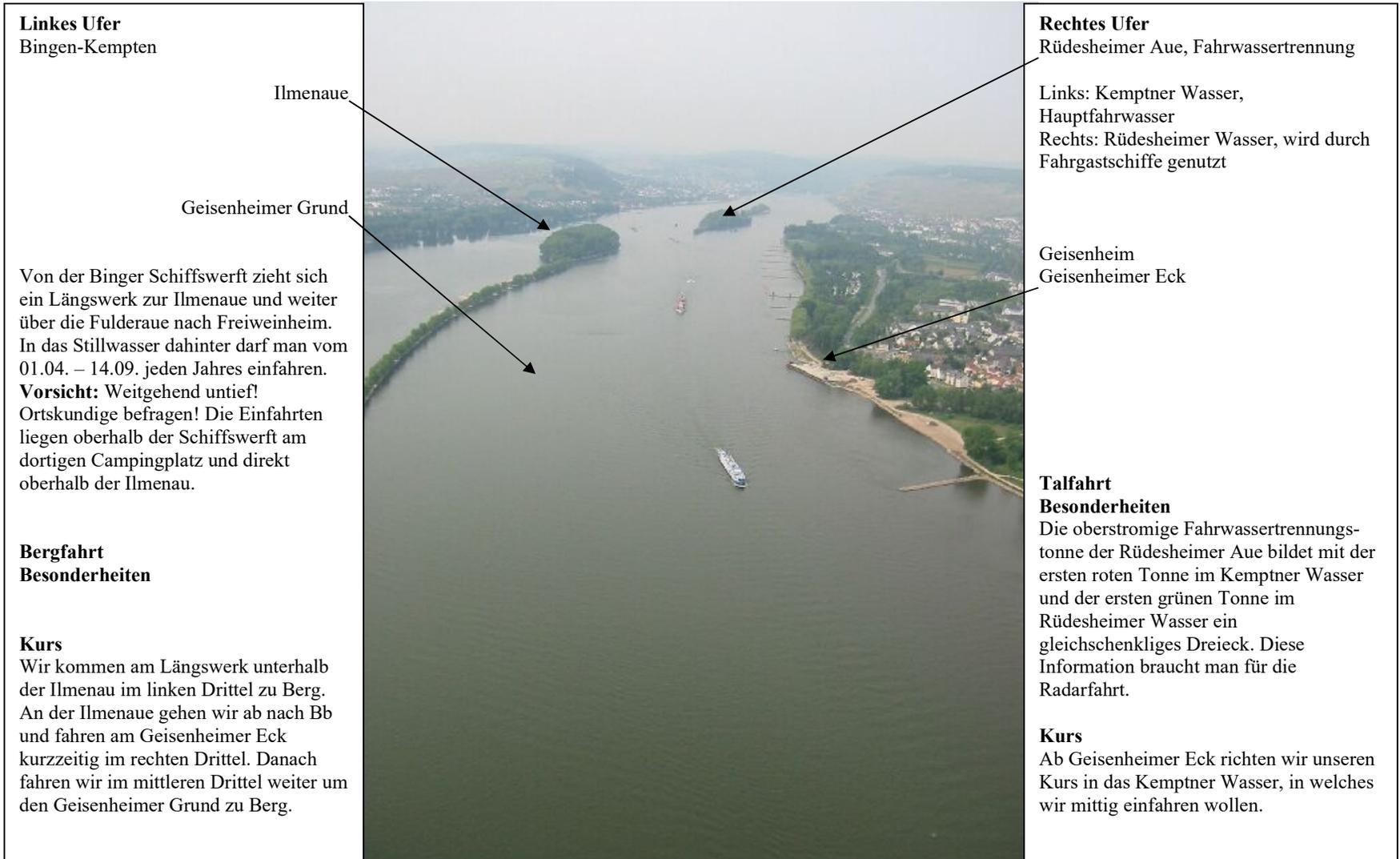


Bild 55 Kemptner Wasser

Linkes Ufer Bingen-Kempton



Bild 55-01 Binger Schiffswerft



Bild 55-02 Binger Hafen mit WSPSt
Bingen, Tel.: 06721-14312

Bergfahrt Besonderheiten

Kurs

Wir kommen am Längswerk unterhalb der Ilmenau im linken Drittel zu Berg. An der Ilmenau gehen wir ab nach Bb und fahren am Geisenheimer Eck kurzzeitig im rechten Drittel, danach fahren wir im mittleren Drittel weiter um den Geisenheimer Grund zu Berg.



Rechtes Ufer Rüdesheimer Aue

Reste der Hindenburgbrücke

Talfahrt

Besonderheiten

Reste der Hindenburgbrücke und die Felsen des Binger-Loch-Ausbaues liegen um die Rüdesheimer Aue. Hier sollte man tunlichst nicht hinter die Tonnen fahren, was übrigens ab jetzt zu Tal im Gebirge überall gilt. Hinter den Tonnen kann überall rasch ansteigender Felsgrund angetroffen werden.

Kurs

Wir sind im Bereich der oberstromigen Trennungstonne mittig ins Kemptner Wasser eingefahren. Wir fahren im mittleren Drittel weiter zu Tal.

Bild 56 Rüdesheimer Wasser

Linkes Ufer

Rüdesheimer Aue

Reste der Hindenburgbrücke

Reste der Hindenburgbrücke und die Felsen des Binger-Loch-Ausbaues liegen um die Rüdesheimer Aue. Hier sollte man tunlichst nicht hinter die Tonnen fahren, was übrigens ab jetzt zu Tal im Gebirge überall gilt. Hinter den Tonnen kann überall rasch ansteigender Felsgrund angetroffen werden.

Bergfahrt

Besonderheiten

Kurs

Wir kommen zwischen unterstromiger Trennungstonne und der Krausaue hindurch ins Rüdesheimer Wasser. Im unteren Bereich fahren wir im rechten Drittel, ab Hafen Rüdesheim im mittleren Drittel zu Berg.



Rechtes Ufer

Rüdesheim

Bild 56-01 Hafen Rüdesheim bei km 525,3



Im Hafen die WSPSt Rüdesheim Tel.: 06722-40360, sowie Vereine

Talfahrt

Besonderheiten

Eine Vielzahl von Anlegesteiger für Fahrgastkabinenschiffe, Fahrgasttagesschiffe und Fähren. Viel Querverkehr.

Kurs

Im oberen Bereich des Rüdesheimer Fahrwassers fährt man im mittleren Drittel und wechselt unterhalb des Hafens ins rechte Drittel.

Bild 57 Krausaue

Linkes Ufer Bingen



Bild 57-02 Einfahrt Binger Hafen, mit
Fährrampe der frei fahrenden Fähre
Bingen-Rüdesheim
Binger Reede
Bergfahrt
Besonderheiten
siehe Talfahrt

Kurs im Kemptner Wasser

Wir kommen vom Längswerk oberhalb
des Mäuseturmes her und halten in
Bingen vor der Stadt das linke Drittel an,
um die Krausaue frei zu fahren. Am
Binger Hafen lässt man kurz ins mittlere
Drittel abgehen und fährt dann weiter im
linken Drittel bis zur Ilmenaue.

Kurs ins Rüdesheimer Wasser

Man geht unterhalb der Rüdesheimer
Aue an die Krausaue und fährt mittig
zwischen Krausaue und
Fahrwassertrennung ein. Man lasse der
Talfahrt aus dem Rüdesheimer Wasser
genügend Raum (Bb-Bb-Begegnung).



Rechtes Ufer Krausaue



Bild 57-01 Fährrampe Rüdesheim

Rot: Ausläufer der Rüdesheimer Aue

Talfahrt im Kemptner Wasser **Besonderheiten**

Kurs

Wir fahren im mittleren Drittel weiter zu
Tal.

Talfahrt im Rüdesheimer Wasser **Besonderheiten**

Unterstromig liegt die Krausaue.
Die unterstromige Trennungstonne der
Rüdesheimer Aue liegt auf einer Linie
zwischen den beiden Fähranlegern und
bildet mit der ersten grünen Tonne im
Rüdesheimer Wasser und der ersten roten
Tonne im Kemptner Wasser ein
gleichschenkliges Dreieck (für die
Radarfahrt).

Kurs

Wir fahren mittig zwischen
Trennungstonne und Krausaue hindurch.

Bild 58 Nahegrund – Binger Loch

Linkes Ufer
Mäuseturminsel

Bingerbrück



Bild 58-01 Nahemündung

Nahegrund mit Längswerk

Pegel Bingen gilt
vom km 511,0 bis 540,0
HSW I = 350cm HSW II = 490cm

Bergfahrt
Besonderheiten
siehe bei der Talfahrt

Kurs
Wir fahren an der Mäuseturminsel im linken Drittel und dann am Längswerk entlang. Oberhalb des Längswerkes und des Nahegrundes halten wir in Bingen vor der Stadt wieder das linke Drittel, um die Krauseaue frei zu fahren.



Rechtes Ufer
Binger Loch bei 530,6

Kurzer Kilometer 529-530

Mühlstein

Talfahrt
Besonderheiten

Ab Bingen gelten Sondervorschriften für die Nachtschiffahrt im Gebirge (bis St. Goar): Talfahrt nur mit Radarfahrt, Bergfahrt nur mit Kanal 10 (näheres siehe § 9.08 RheinSchPV)

Kurs
Wir kommen an der Krauseaue unterhalb Rüdesheim im mittleren Drittel zu Tal bis in Höhe des Binger Pegels. Dann richten wir unseren Kurs nach StB und fahren ab dem Mühlstein im rechten Drittel weiter, durchs Binger Loch bis oberhalb Assmannshausen.

Bild 59 Binger Loch mit Binger-Lochsteinen

Linkes Ufer
Mäuseturminsel
Binger Lochsteine

Bergfahrt
Besonderheiten

Kurs
Wir fahren an der Mäuseturminsel im linken Drittel. An den Binger Lochsteinen wechseln wir ins mittlere Drittel und fahren dann am Längswerk entlang.



Rechtes Ufer
Binger Loch bei 530,6

Talfahrt
Besonderheiten

Kurs
Wir fahren im rechten Drittel durchs Binger Loch bis oberhalb Assmanshausen.

Bild 60 Assmannshausen - Clemensgrund

Linkes Ufer

**Bergfahrt
Besonderheiten**

Kurs
Um den Clemensgrund fahren wir im linken Drittel und bleiben dort bis zur Mäuseturminsel.



Rechtes Ufer
Assmannshausen

Clemensgrund

Großer und Kleiner Leisten

**Talfahrt
Besonderheiten**

Kurs
Wir kommen im rechten Drittel durch das Binger Loch zu Tal. Am Ortsanfang Assmannshausen lässt man nach Bb abgehen und passiert den rechtsrheinisch liegenden Kleinen und Großen Leisten im mittleren Drittel. Wir bleiben im mittleren Drittel bis zur letzten Anlegemöglichkeit in Assmannshausen. Voraus sehen wir bis 2/3 Breite den Clemensgrund liegen. Um diesen zu umfahren halten wir ins linke Drittel und fahren parallel zum linken Ufer bis zur linksrheinisch gelegenen Clemenskapelle.

Bild 61 Morgenbachmündung

Linkes Ufer

Campingplatz Trechtingshausen

Hodelgrund

Bild 61-01 Clemenskapelle, Mündung
des Morgenbachs



Bergfahrt Besonderheiten

Kurs
Wir kommen vom Heimbacher Loch her
im mittleren Drittel um den Hodelgrund
zu Berg. Oberhalb der Morgenbach-
mündung gehen wir ins linke Drittel, in
welchem wir den anschließenden
Clemensgrund umfahren.



Rechtes Ufer Gänsegrund

Teufelskaderley am unterstromigen Ende
des Clemensgrundes

Talfahrt Besonderheiten

Kurs
Wir kommen im linken Drittel, parallel
zum linken Ufer am Clemensgrund zu Tal.
In Höhe der linksrheinischen
Clemenskapelle (da ist der Clemensgrund
fast zu Ende) ändern wir unseren Kurs
nach StB und halten den Rhein-km 534 an
(unterhalb des Loches im Bahndamm).
Haben wir die Morgenbachmündung
querab, ändern wir unseren Kurs nach Bb
und bleiben im mittleren Drittel.

Bild 62 Trechtingshausen – Heimbacher Loch

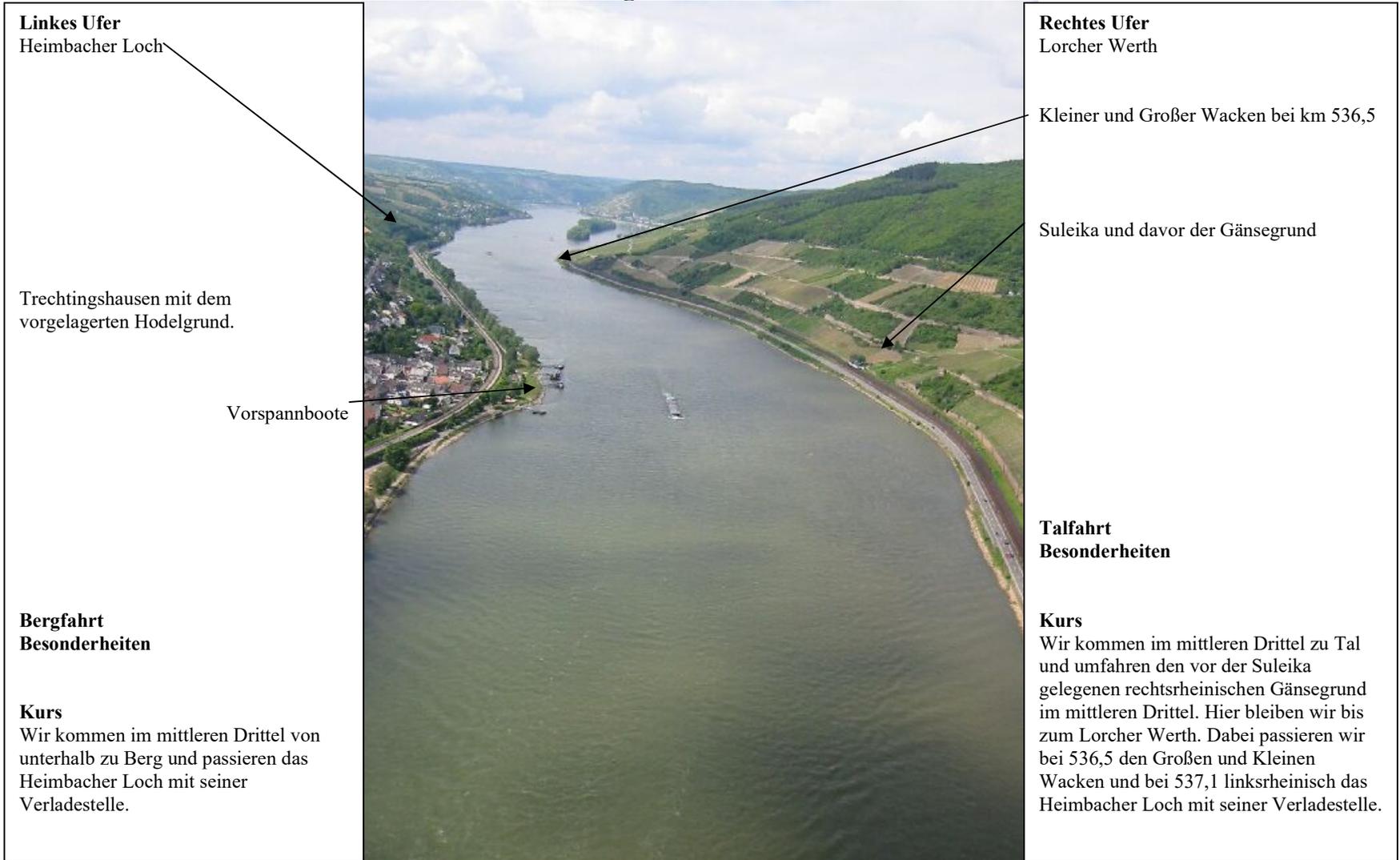


Bild 63 Lorcher Werth

Linkes Ufer

Niederheimbach
mit Fähranleger

Die Fähre quert im Bereich des Anlegers Niederheimbach zum Lorcher Werth, fährt dort knapp hinter den Tonnen zu Tal und geht ab der Unterstromspitze des Lorcher Werthes rüber zum Anleger Lorch. Der umgekehrte Weg verläuft analog.

Bergfahrt

Besonderheiten

Kurs

Wir kommen ab dem KD-Doppelsteiger in Lorch aus dem mittleren Drittel heraus, indem wir die Fährrampe Niederheimbach angehalten haben.

An der Fährrampe sind wir kurz im linken Drittel und gehen dann langsam ab und fahren im mittleren Drittel weiter zu Berg.



Rechtes Ufer

Lorch, km 540



Bild 63-01 Fähre Lorch-Niederheimbach

Talfahrt

Besonderheiten

Hinter dem Kleinen und Großen Lorcher Werth das Lorcher Wasser, das nur mit flach gehenden Booten befahren werden kann. **Vorsicht** im unteren Bereich, dort liegt die *Grünley*, auf die der Fährmann eine Tonne gelegt hat.

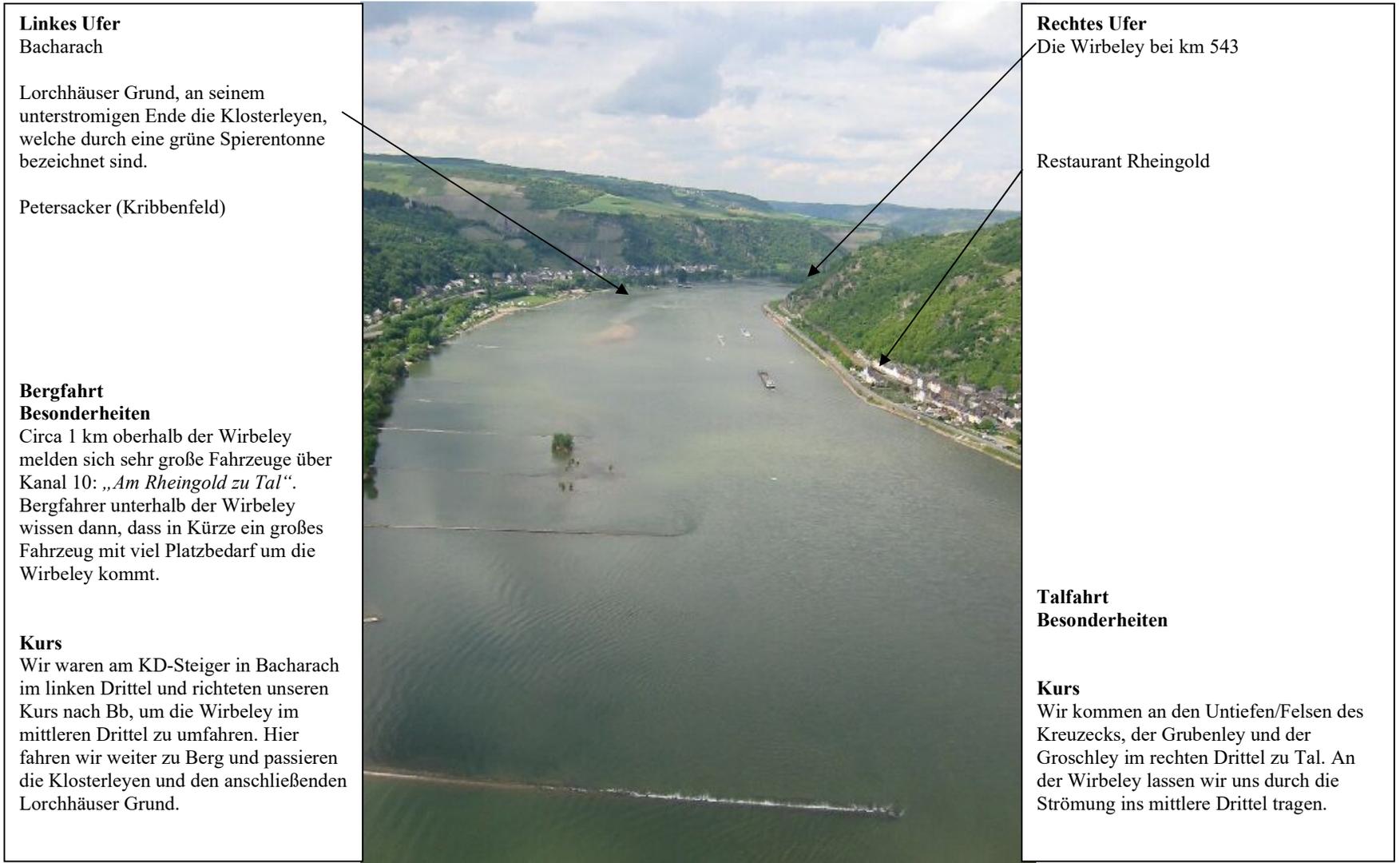
Kurs

Wir fahren im mittleren Drittel zu Tal bis zur Fährrampe in Niederheimbach. Ab da halten wir nach StB den KD-Doppelsteiger unterhalb der Wispermündung am rechten Ufer an.

Bild 64 Petersacker – Lorchhäuser Grund

<p>Linkes Ufer</p> <p>Lorchhäuser Grund</p> <p>Rheindiebach</p> <p>Petersacker</p> <p>Pegelgrenze oberhalb gilt Pegel Bingen bis km 511 HSW I = 350cm, HSW II = 490cm unterhalb gilt Pegel Kaub bis km 566 HSW I = 460cm, HSW II = 640cm</p> <p>Bergfahrt Besonderheiten In Höhe der Wispermündung km 540 beginnt die geregelte Begegnung, die bis km 427 (Neckarmündung) gilt: Fahrzeuge müssen Bb-Bb-Begegnen, ausgenommen von dieser Vorschrift sind Kleinfahrzeuge.</p> <p>Kurs Wir kommen im mittleren Drittel am Lorchhäuser Grund zu Berg bis in Höhe des KD-Steigers in Lorch. Ab hier halten wir nach StB und wechseln langsam ins linke Drittel, wo wir an der Fährrampe Niederheimbach sein wollen.</p>		<p>Rechtes Ufer Lorchhausen mit den davor liegenden Untiefen/Felsen Kreuzeck, Groschley und Grubenley.</p>  <p>Bild 64-01 Wispermündung</p> <p>Pegelgrenze siehe Bergfahrt</p> <p>Talfahrt Besonderheiten In Höhe der Wispermündung km 540 beginnt das Rechtsfahrgebot, dass bis km 556 (St. Goar) gilt: Alle Fahrzeuge müssen im Fahrwasser möglichst weit rechts fahren.</p> <p>Kurs Wir kommen aus dem mittleren Drittel des Fahrwassers am Lorcher Werth und haben den KD-Doppelsteiger angehalten. So sind wir ins rechte Drittel gewechselt, wo wir bis zur Wirbeley bei km 543 bleiben.</p>
---	---	---

Bild 65 Lorchhausen - Bacharach



Linkes Ufer
Bacharach

Lorchhäuser Grund, an seinem unterstromigen Ende die Klosterleyen, welche durch eine grüne Spierentonne bezeichnet sind.

Petersacker (Kribbenfeld)

Bergfahrt
Besonderheiten
Circa 1 km oberhalb der Wirbeley melden sich sehr große Fahrzeuge über Kanal 10: „Am Rheingold zu Tal“. Bergfahrer unterhalb der Wirbeley wissen dann, dass in Kürze ein großes Fahrzeug mit viel Platzbedarf um die Wirbeley kommt.

Kurs
Wir waren am KD-Steiger in Bacharach im linken Drittel und richteten unseren Kurs nach Bb, um die Wirbeley im mittleren Drittel zu umfahren. Hier fahren wir weiter zu Berg und passieren die Klosterleyen und den anschließenden Lorchhäuser Grund.

Rechtes Ufer
Die Wirbeley bei km 543

Restaurant Rheingold

Talfahrt
Besonderheiten

Kurs
Wir kommen an den Untiefen/Felsen des Kreuzecks, der Grubenley und der Groschley im rechten Drittel zu Tal. An der Wirbeley lassen wir uns durch die Strömung ins mittlere Drittel tragen.

Bild 66 Wirbeley – Kauber Werth

Linkes Ufer

Bacharacher Werth
zum Fahrwasser hin die Felsen
“Flossreisser”

Bacharach

KD-Steiger in Bacharach
Dies ist der letzte unterstromige Steiger

Klosterleyen, bezeichnet durch eine
grüne Spierentonne

Bergfahrt Besonderheiten

Kurs

Wir kommen aus dem „Wilden Gefähr“
im linken Drittel zu Berg. Hier bleiben
wir entlang des Bacharacher Werthes.
Ab der Landesgrenze bei km 544 halten
wir voraus das markante weiße Haus in
Bacharach an. So wechseln wir oberhalb
des Bacharacher Werthes sehr deutlich
ins linke Drittel. Wenn wir in Höhe des
KD-Steigers Bacharach sind, legen wir
Kurs nach Bb und wir fahren im
mittleren Drittel um die Wirbeley;
vorbei an den linksrheinischen
Klosterleyen und dem anschließenden
Lorchhäuser Grund. Im mittleren Drittel
bleiben wir bis zum KD-Steiger in
Lorch.



Rechtes Ufer

Beim weißen Haus km 544, die
Landesgrenze von Hessen (oberhalb) zu
Rheinland-Pfalz. Oberhalb zuständig:
WSPSt Rüdeshheim, unterhalb zuständig:
WSPSt St. Goar

Unterhalb Wirbeley der Harischgrund

Talfahrt Besonderheiten

Kurs

Wir kommen im rechten Drittel um die
Wirbeley und lassen uns von der
Strömung ins mittlere Drittel tragen. Hier
fahren wir zwischen dem unterhalb der
Wirbeley gelegenen Harischgrund und
dem Bacharacher Werth mit seinen Floss-
oder Flossenreisern weiter zur Tal.

Bild 67 Das „Wilde Gefähr“

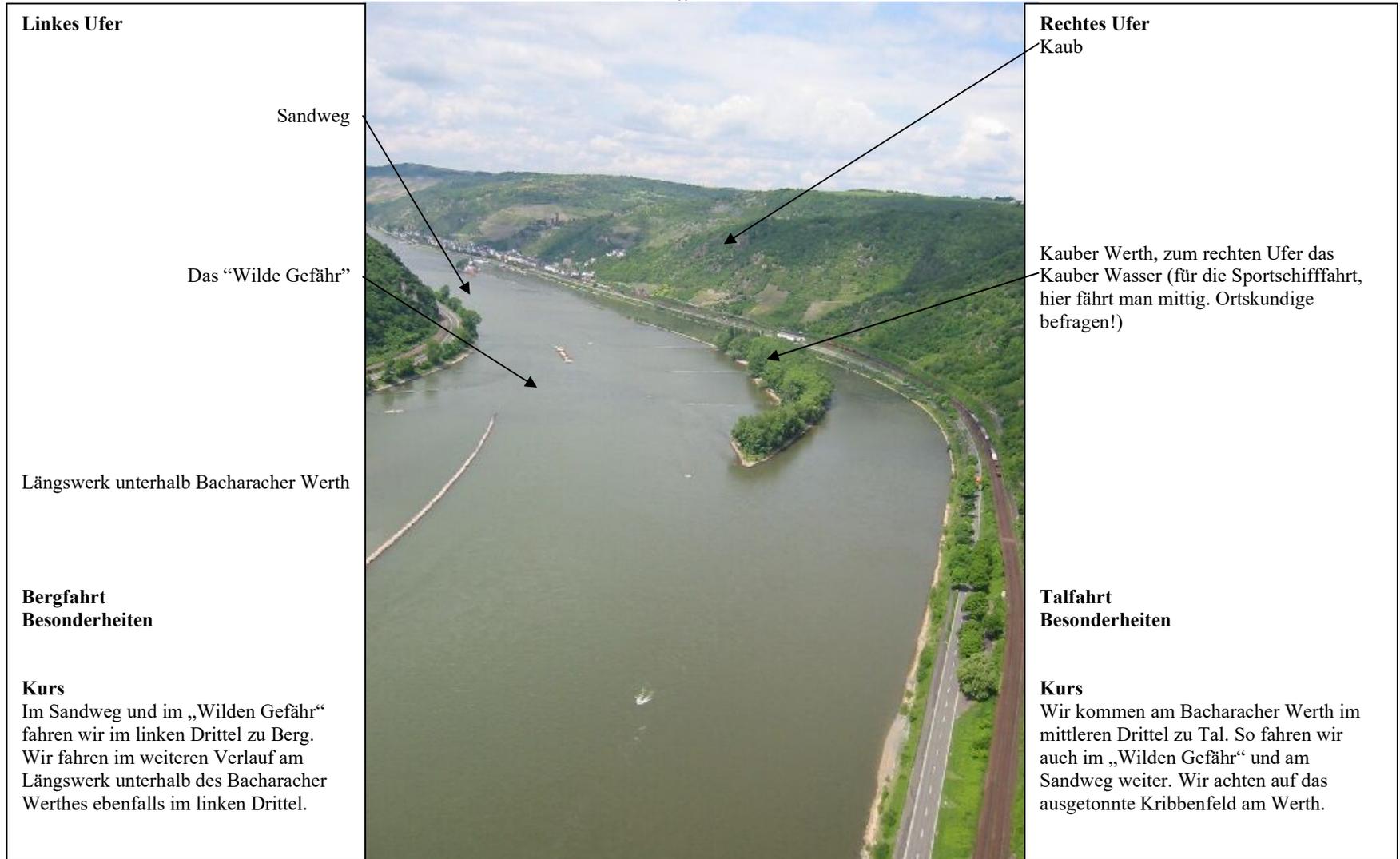


Bild 68 Kaub – Oberwesel

Linkes Ufer

Voraus Oberwesel
Greyer Grund mit der Rabenley und der
Kirchley in Höhe Hafen Oberwesel



Bild 68-01

Engelsburg mit Fährrampe
Wagenfähren Engelsburg - Kaub

Bergfahrt Besonderheiten

Kurs

Am Hafen Oberwesel liegt die Kirchley,
oberhalb davon zieht sich der Greyer
Grund am linken Ufer. Hier fahren wir
im mittleren Drittel zu Berg. Dabei
passieren wir bei km 549 die Rabenley.

Am KD-Steiger in Kaub halten wir nach
StB und sind in Höhe der Fährrampe
Engelsburg im linken Drittel. Hier
fahren wir durch den Sandweg und
durch das wilde Gefähr, das
Hauptfahrwasser, linksrheinisch des
Kauber Werthes.

Sandweg



Rechtes Ufer

Kaub

Pegel Kaub gilt
vom km 540,0 bis 566,0
HSW I = 460cm HSW II = 640cm

Burg Pfalz Grafenstein auf dem unteren
Teil des Kauber Wertes.

Davor zum Fahrwasser hin der
Buttenstein.

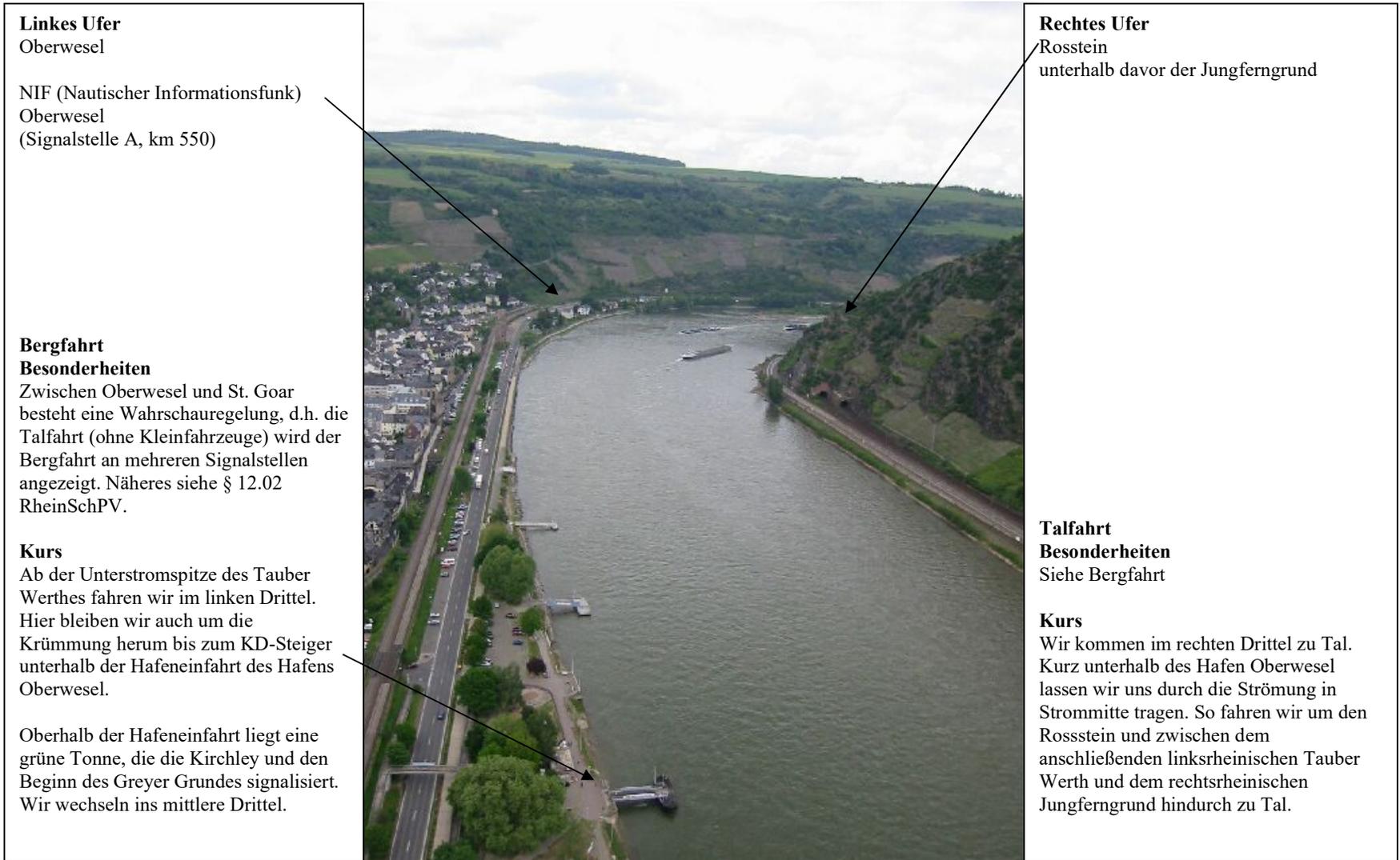
Talfahrt Besonderheiten

Kurs

Wir kommen im Sandweg im mittleren
Drittel zu Tal. An der Fähr ändern wir
unseren Kurs nach StB um am KD-Steiger
Kaub im rechten Drittel weiter zu fahren.

Unterhalb von Kaub liegen hinter den
roten Tonnen die Untiefen der Rauscheley
und des Wolfsnacks.

Bild 69 Rosstein - Oberwesel



Linkes Ufer
Oberwesel

NIF (Nautischer Informationsfunk)
Oberwesel
(Signalstelle A, km 550)

Bergfahrt
Besonderheiten
Zwischen Oberwesel und St. Goar besteht eine Wahrschauregelung, d.h. die Talfahrt (ohne Kleinfahrzeuge) wird der Bergfahrt an mehreren Signalstellen angezeigt. Näheres siehe § 12.02 RheinSchPV.

Kurs
Ab der Unterstromspitze des Tauber Werthes fahren wir im linken Drittel. Hier bleiben wir auch um die Krümmung herum bis zum KD-Steiger unterhalb der Hafeneinfahrt des Hafens Oberwesel.

Oberhalb der Hafeneinfahrt liegt eine grüne Tonne, die die Kirchley und den Beginn des Greyer Grundes signalisiert. Wir wechseln ins mittlere Drittel.

Rechtes Ufer
Rosstein
unterhalb davor der Jungferngrund

Talfahrt
Besonderheiten
Siehe Bergfahrt

Kurs
Wir kommen im rechten Drittel zu Tal. Kurz unterhalb des Hafens Oberwesel lassen wir uns durch die Strömung in Strommitte tragen. So fahren wir um den Rosstein und zwischen dem anschließenden linksrheinischen Tauber Werth und dem rechtsrheinischen Jungferngrund hindurch zu Tal.

Bild 70 Jungferngrund - Kammereck

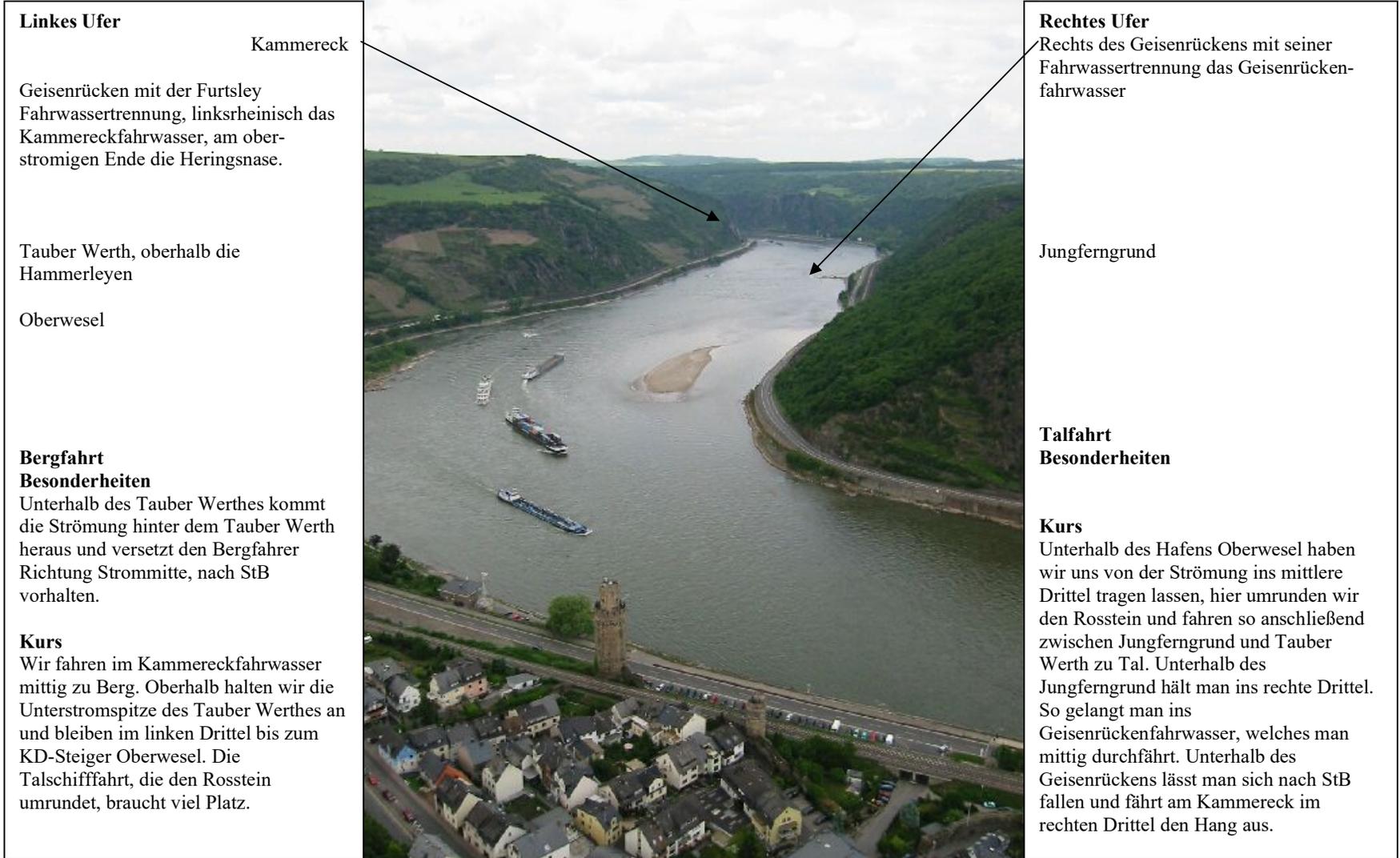


Bild 71 Kammereck - Betteck

Linkes Ufer

Betteck
(Signalstelle C)

Kammereck
(Signalstelle B)

Bergfahrt Besonderheiten

Kurs

Wir fahren zwischen Betteck und Kammereck im mittleren Drittel. Dort bleiben wir, bis wir ins Kammereckfahrwasser zwischen Geisenrücken und linkem Rheinufer einsehen können. Dann ändern wir unseren Kurs nach StB und fahren mittig durch das Kammereckfahrwasser.



Rechtes Ufer

Talfahrt Besonderheiten

Kurs

Wir fahren zwischen Kammereck und Betteck im rechten Drittel den Hang aus.

Bild 72 Betteck - Loreley

Linkes Ufer St. Goar

Lützelsteine
(Signalstelle D)

Betteck
(Signalstelle C)

Bergfahrt Besonderheiten

An den Lützelsteinen und am Betteck stehen Signaltafel, die uns die Talfahrt anzeigen:

oberes Signal = Teilstrecke 1
Ochsenturm in Oberwesel bis
Jungferngrund.

mittleres Signal = Teilstrecke 2
Jungferngrund bis Geisenrücken

unteres Signal = Teilstrecke 3
Geisenrücken bis Lützelsteine

Näheres siehe §12.02 RheinSchPV

Kurs

An den Lützelsteinen kommen wir im linken Drittel/dicht unter Land zu Berg. Unterhalb des Betteckes gehen wir ein wenig ab, die grüne Tonne gibt uns den Abstand vor. Am Betteck fahren wir so lange gerade aus, bis die Strömung um die Ecke unser Vorschiff erfasst, dann legen wir StB-Ruder und fahren anschließend im mittleren Drittel weiter.



Rechtes Ufer



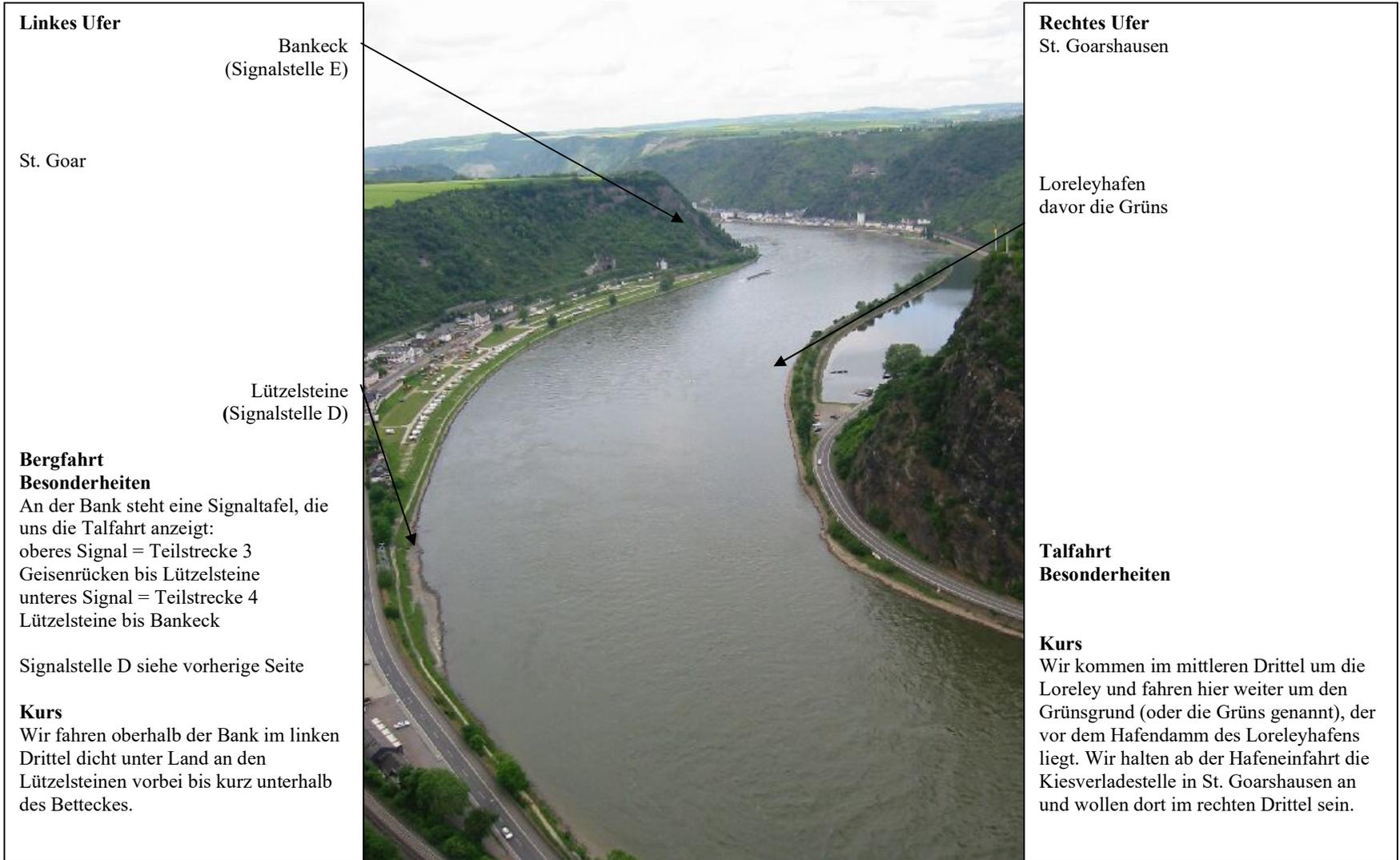
Bild 72-01 Loreleyfelsen

Talfahrt Besonderheiten

Kurs

Ans Betteck kommen wir im rechten Drittel, den Hang ausfahrend. Haben wir das Betteck umrundet, gehen wir ins mittlere Drittel und fahren so auch um die Loreley.

Bild 73 Lützelsteine - Bank



Linkes Ufer

Bankeck
(Signalstelle E)

St. Goar

Lützelsteine
(Signalstelle D)

Bergfahrt Besonderheiten

An der Bank steht eine Signaltafel, die uns die Talfahrt anzeigt:
oberes Signal = Teilstrecke 3
Geisenrücken bis Lützelsteine
unteres Signal = Teilstrecke 4
Lützelsteine bis Bankeck

Signalstelle D siehe vorherige Seite

Kurs

Wir fahren oberhalb der Bank im linken Drittel dicht unter Land an den Lützelsteinen vorbei bis kurz unterhalb des Betteckes.

Rechtes Ufer

St. Goarshausen

Loreleyhafen
davor die Grüns

Talfahrt Besonderheiten

Kurs

Wir kommen im mittleren Drittel um die Loreley und fahren hier weiter um den Grünsgrund (oder die Grüns genannt), der vor dem Hafendamm des Loreleyhafens liegt. Wir halten ab der Hafeneinfahrt die Kiesverladestelle in St. Goarshausen an und wollen dort im rechten Drittel sein.

Bild 74 St. Goar – St. Goarshausen

Linkes Ufer
St. Goar



Bild 74-01 Wagenfähre St. Goar – St. Goarshausen

Bank
(Signalstelle E)

Signalstelle E siehe vorherige Seite

Bergfahrt
Besonderheiten

Km 556 Beginn des Rechtsfahrgebotes bis km 540 (jedes Fahrzeug muss in der Fahrrinne den rechten Rand anhalten)

Sondervorschriften über die Nachtschiffahrt bis Bingen (siehe Bild 59)

Kurs

Von unterhalb des WSA-Hafens kommen wir im linken Drittel/dicht unter Land zu Berg. An der Fähre gehen wir ab ins mittlere Drittel und umfahren so die Bank. Anschließend hält man ins linke Drittel und fährt ab dem Campingplatz dicht unter Land.



Rechtes Ufer
St. Goarshausen
Hasenbachgrund

Eselsgrund

Kiesverladestelle

Talfahrt

Besonderheiten

km 556 Ende des Rechtsfahrgebotes, welches seit km 540 galt.

Die Bergfahrt weist nun der Talfahrt den Weg.

Ende der Vorschriften über die Nachtschiffahrt zwischen Bingen und St. Goar.

Kurs

Wir kommen im mittleren Drittel um die Grüns und halten auf die Kiesverladestelle St. Goarshausen zu. Dort sind wir im rechten Drittel, nun halten wir den WSA-Hafen St. Goar an, wo wir im linken Drittel sein wollen. So haben wir den Eselsgrund und den Hasenbachgrund frei gefahren.

Bild 75 Hasenbachgrund

Linkes Ufer
St. Goar

Einfahrt zum WSA-Hafen St. Goar



75-01 WSA-Hafen St. Goar
ENDE der Prüfungsstrecke WSP
Hessen bei Rhein-km 557

Im Hafen WSPSt St. Goar, Tel.: 06741-401

Bergfahrt
Besonderheiten

Kurs
Wir kommen im linken Drittel zu Berg.



Rechtes Ufer
St. Goarshausen

Hasenbachgrund

Talfahrt
Besonderheiten

Kurs
Wir kommen im linken Drittel am WSA-Hafen zu Tal und wechseln dann ab km 558 ins rechte Drittel.

Bild 76 St. Goar Hafen Hunt

Linkes Ufer

Voraus Ehrenthaler Werth mit einer Hochspannungsleitung unterhalb

Siedlung Zu Fellen

Hafen am Hunt

Anmerkung d. Autors: Nach langer Überlegung habe ich mich für die Schreibweise „Hunt“ entschieden, da dies von Hunt, einem alten Begriff aus der Flößerei, kommt.

Bergfahrt

Besonderheiten

Die Einfahrt zum Hafen am Hunt ist durch die Neerströmung untief. Von der Hafenspitze frei halten.

Kurs

Wir kommen in der Mitte das Ehrenthaler Fahrwasser zu Berg und halten Oberstrom der Insel Kurs nach StB, um im linken Drittel zu Berg zu fahren.



Rechtes Ufer

Wellmicher Ort

Talfahrt

Besonderheiten

Kurs

Wir kommen im rechten Drittel zu Tal und halten im Ehrenthaler Wasser das rechte Ufer an.