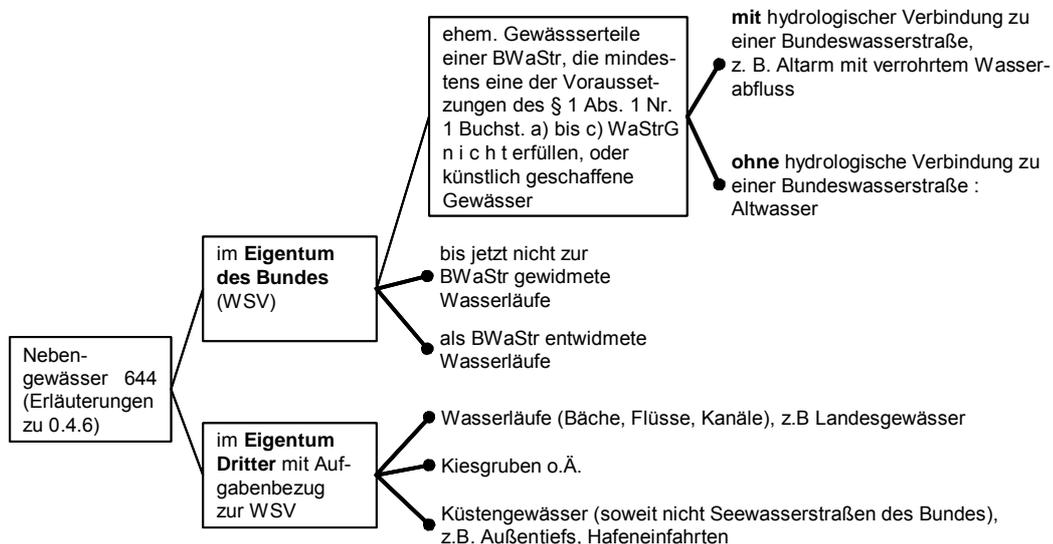


**0.4.4 Binnenschiffahrtsstraße** Binnenwasserstraße des Bundes (0.4.2), auf der vorwiegend Binnenschiffe (8.3.3) verkehren und auf der der Schiffsverkehr rechtlich geregelt ist (vgl. DIN 4054)

Die entsprechenden Rechtsvorschriften sind:  
 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung,  
 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung,  
 Moselschiffahrtspolizeiverordnung,  
 Donauschiffahrtspolizeiverordnung.

**0.4.5 Seeschiffahrtsstraße** See- (0.4.3) oder Binnenwasserstraße des Bundes (0.4.2), auf der vorwiegend Seeschiffe (8.3.4) verkehren und auf der der Schiffsverkehr rechtlich geregelt ist (vgl. DIN 4054)

Die entsprechenden Rechtsvorschriften sind:  
 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung,  
 Schiffahrtsordnung Emsmündung.



**0.4.6 Nebengewässer** Gewässer (0.3.1), das nicht zu einer Bundeswasserstraße gehört und deshalb selbständig ist, das jedoch im Eigentum des Bundes steht oder zu dem, soweit im Eigentum Dritter, die WSV eine Aufgabenbeziehung hat

Aus praktischen Gründen haben eine Reihe von Nebengewässern mit hydrologischer Verbindung zu einer Bundeswasserstraße Bundeswasserstraßen-Identnummern erhalten (s. VV-WSV 11 03 Teil 3, Abschn. 2.1 Abs. 5 Nr. 2 und 3, Abschn. 2.3 und Vordruck 2). Nur alle übrigen Nebengewässer werden mit einer Objekt-Identnummer in OUGr 644 erfasst.

**0.4.7 Altwasser (0.5.8)** Ehemaliger Teil oder Arm eines Flusses mit stehendem Wasser, der i.d.R. bei Mittelwasserstand keine Verbindung mit dem jetzigen Flussbett mehr hat und deshalb nicht mehr Bestandteil des Flusses ist, oder ehemalige **Altstrecke (0.5.22)** eines Schiffahrtskanals (0.3.12), die keine Verbindung zum Kanal mehr hat, oder künstlich geschaffenes Gewässer (0.3.1) als ökologische Ausgleichsmaßnahme ohne Verbindung zu einer Bundeswasserstraße

- 0.5.6 Nebenarm**  
Arm einer Flussverzweigung mit einer bei mittleren Wasserständen für den Abfluss/Durchfluss und für den Verkehr geringeren Bedeutung (vgl. DIN 4054)
- Nebenarme werden durch Inseln, Untiefen größerer Ausdehnung (Mittelgründe), Durchstiche (0.5.3) u. dgl. gebildet.
- Ein Ende des Nebenarmes kann auch verrohrt sein.
- 0.5.7 Altarm**  
(nicht: toter Arm)  
Durch natürliche oder künstliche Einwirkung (Absperrdamm 1.1.8) an einem Ende abgeschnittene Strecke eines Flusses (vgl. DIN 4047-5, 4054)
- Ein Altarm ist am offenen Ende i.d.R. bei Mittelwasserstand mit dem Fluss verbunden, ggf. nur durch eine Rohrleitung. Ein Altarm ist häufig aus einem Nebenarm (0.5.6) entstanden.
- 0.5.8 Altwasser**  
(0.4.7)  
Durch natürliche oder künstliche (z. B. Parallelwerk 1.2.3, Leitinsel 1.2.5) Einwirkung abgetrennter, jedoch ständig mit dem Gewässerbett (1.1.1) verbundener Teil einer Flussstrecke (0.5.1) oder Kanalstrecke (0.5.16) (vgl. DIN 4047-5, 4054)
- Solche Altwasser können nicht Nebenstrecken i. S. des Identnummernsystems für Bundeswasserstraßen sein (z.B. Flachwasserzonen der Fulda und Saar)
- 0.5.9 Schleusenkanal**  
(nicht: Schleusengraben, Seitenkanal)  
Strecke eines staugeregelten Flusses (0.3.11) als Durchstich (0.5.3), die als Zufahrt zur Schiffsschleusenanlage (3.1.1) vom Fluss abzweigt (vgl. DIN 4054)
- Der obere und untere Schleusenkanal bildet ganz oder teilweise den oberen/unteren Schleusenvorhafen als Teil der Schiffsschleusenanlage.
- Ein Schleusenkanal kann zugleich Kraftwerkskanal (0.5.14) sein (z. B. Schleusenkanal Gerlachshausen des Mains, Schleusen- und Kraftwerkskanal Wieblingen des Neckars).
- Beim Bau eines neuen Schleusenkanals wird der bisherige, wenn er für den Verkehr erhalten bleibt, zum **alten Schleusenkanal**; wird die Schleuse außer Betrieb genommen, wird der bisherige zum **ehemaligen Schleusenkanal**.
- 0.5.10 Wehrrarm/Sielarm**  
(nicht : Wehrgraben)  
Strecke eines staugeregelten Flusses (0.3.11) oder eines in einen Schifffahrtskanal (0.3.12) aufgegangenen kleineren Flusses mit Wehr (2.1.12) und i.d.R. Wasserkraftwerk und ggf. Staudamm (2.1.4) - im Tidegebiet mit Staudamm und Siel (6.1.2) - zwischen Abzweigung und Einmündung eines Schleusenkanals (0.5.9)
- Ein Wehrrarm besteht dann, wenn für die Schiffsschleusenanlage (3.1.1) ein Durchstich (0.5.3) erforderlich war, die Schleusenanlage also nicht ganz oder teilweise im natürlichen Gewässerbett (1.1.1) gebaut wurde.
- Bei kleineren Verhältnissen kann das untere Ende des Wehrrarmes auch verrohrt sein oder der Wehrrarm wird durch ein Auslassbauwerk (2.2.4) ersetzt.