

Wir machen Schifffahrt möglich.

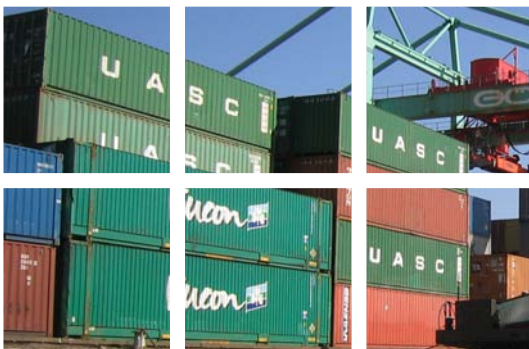
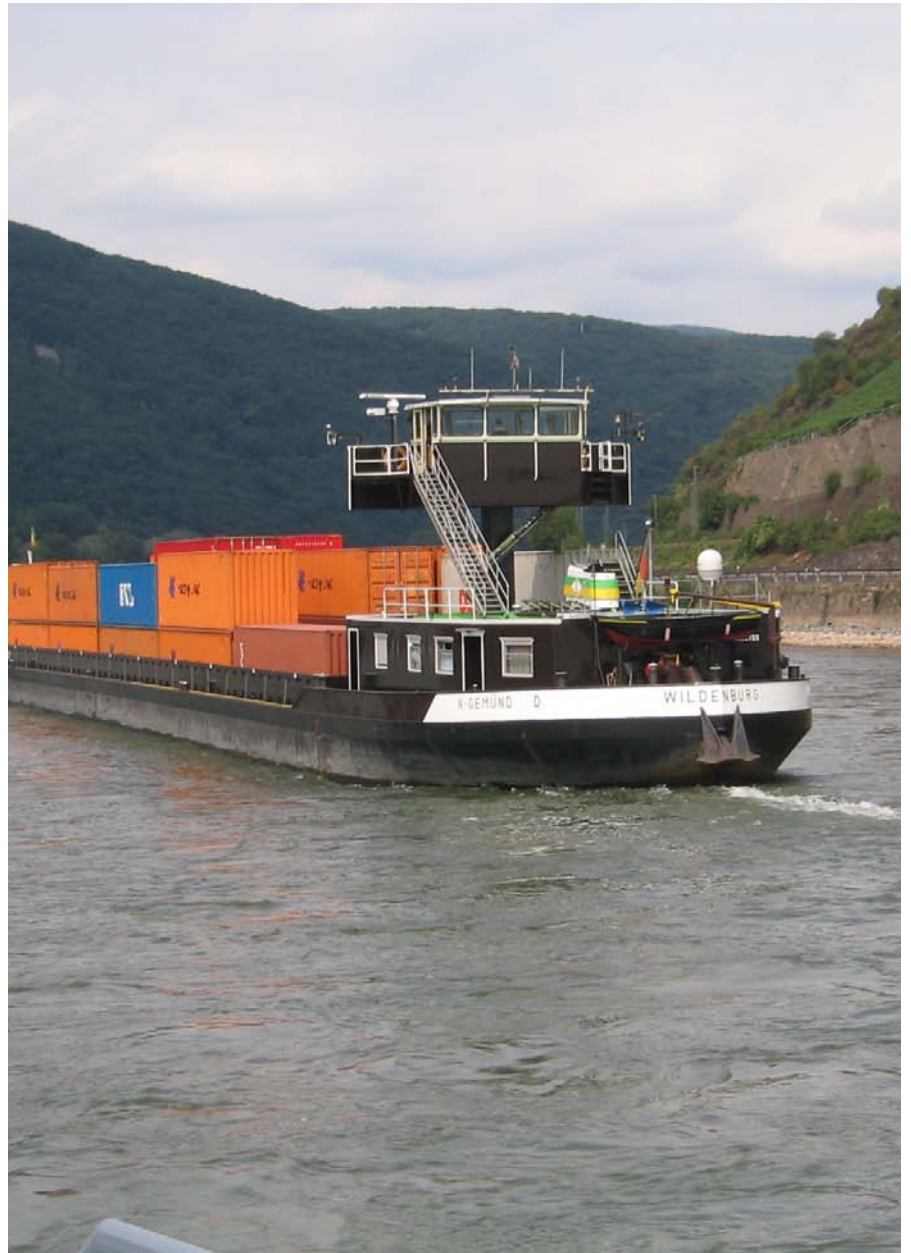


**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

# Verkehrsbericht 2010

## Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest



**Wasser- und  
Schiffahrtsdirektion Südwest**

Brucknerstraße 2  
55127 Mainz  
Telefon 06131 979-0  
Telefax 06131 979-115  
wsd-suedwest@wsv.bund.de  
www.wsd-suedwest.wsv.de

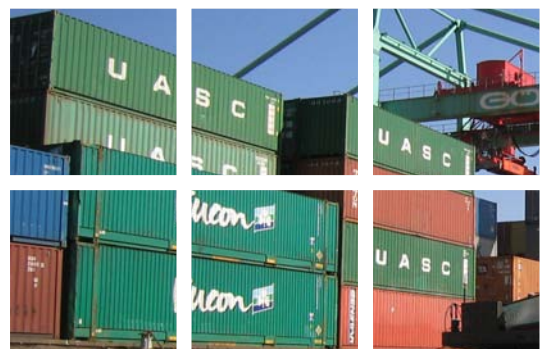
**Satz und Druck**

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Rostock (BSH)

**Informationen**

www.wsv.de  
Stand: 2010

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



# Verkehrsbericht 2010

**Herausgeber:**  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest  
Brucknerstraße 2  
55127 Mainz



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines</b> .....	5
<b>2</b>	<b>Verkehrsentwicklung</b> .....	6
	Ober- und Mittelrhein .....	6
	Neckar .....	12
	Mosel .....	16
	Saar .....	19
	Entwicklung Güterverkehr .....	21
<b>3</b>	<b>Verwaltungsaufgaben</b> .....	22
<b>3.1</b>	<b>Wirtschaftsfragen der Schifffahrt</b> .....	22
	Verkehrsrechtliche Erlaubnisse .....	22
	„Negativbescheinigungen“ (Großraum- und Schwerverkehr) .....	22
	Anträge gemäß Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) .....	22
	Uk-Stellung von Wehrpflichtigen in der Binnenschifffahrt .....	22
	Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung (BinSchZV) .....	23
	Ufer- und Hafengeld .....	23
	Lotsenentgelte .....	23
	Beihilfen für Schifferkinderheime (SKH) .....	23
	Binnenflotte (Neubauten/Umbauten/WSV-Fahrzeuge) .....	23
<b>3.2</b>	<b>Ordnung des Schiffsverkehr</b> .....	24
	Verkehrsregelungen, Patente, Ordnungswidrigkeiten, Sonstiges .....	24
<b>3.3</b>	<b>Schiffahrtsabgaben</b> .....	26
<b>Anlage 1</b>	<b>Frachtschiffsverkehr</b> .....	35
<b>Anlage 2</b>	<b>Güterverkehr</b> .....	43
<b>Anlage 3</b>	<b>Güterumschlag in ausgewählten Häfen</b> .....	61
<b>Anlage 4</b>	<b>Containerverkehr</b> .....	67
<b>Anlage 5</b>	<b>Schiffsunfallstatistik</b> .....	73
<b>Anlage 6</b>	<b>Schiffahrtssperrungen</b> .....	77



# 1 Allgemeines

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest in Mainz ist mit ihren zugehörigen Wasser- und Schifffahrtsämtern Freiburg, Mannheim, Bingen, Heidelberg, Stuttgart, Koblenz, Trier und Saarbrücken zuständig für den Ober- und Mittelrhein und deren Nebenflüsse Neckar, Mosel, Saar und Lahn.

Die Verkehrsstatistik für die Binnenschifffahrtsstraßen ist ein wichtiges Instrument für die Steuerung von Investitions- und Unterhaltungsvorhaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Die langjährige Auswertung der statistischen Kennzahlen gibt Auskunft über den Auslastungsgrad des Wasserstraßennetzes sowie von Teilstrecken, woraus sich Entwicklungen und Verlagerungen von Verkehrsströmungen ableiten lassen.

Diese Daten bilden mit entsprechenden Prognosen die Basis für die Ermittlung des Ausbaubedarfs von Teilstrecken und sind Grundlage für den Aufbau eines leistungsfähigen und zukunftsorientierten Wasserstraßennetzes.

Die Daten für den Oberrhein werden an der Schleuse Iffezheim erhoben, die des Mittelrheins werden vom Statistischen Bundesamt übernommen. Die Verkehrsstatistik an den Nebenflüssen des Rheins wird jeweils an den Eingangsschleusen erhoben. Dieses sind für den Neckar die Schleuse Feudenheim, für die Mosel die Schleuse Koblenz und für die Saar die Schleuse Kanzem.

Auf der Lahn findet seit 1981 kein Güterverkehr mehr statt.

In Kapitel 2 werden die für die Schifffahrt maßgeblichen Ereignisse des zurückliegenden Jahres zusammengefasst (Wasserstandsentwicklung, Sperrungen der Schifffahrt, Schleusensperrungen, besondere Ereignisse). Danach wird die Entwicklung des Schiffs- und Güterverkehrs dargestellt. Die Wasserstraßen der WSD SW werden jeweils einzeln betrachtet.

In Kapitel 3 sind die einzelnen Verwaltungsaufgaben des Dezernates Schifffahrt der WSD Südwest zusammengestellt.

In den Anlagen sind weitergehende Angaben und Daten zu Schiffs- und Güterverkehr, Güterumschlag der Häfen, Containerverkehr, Schiffsunfällen und sonstige Angaben zu finden.



## 2 Verkehrsentwicklung

### Ober- und Mittelrhein

#### Wasserführung

Die Wasserführung des Rheins erlaubte den Frachtschiffen am Ober- und Mittelrhein von Mai bis September sowie im Dezember sehr gute Ablademöglichkeiten; mit Einschränkungen sind die Monate Januar, März und November zu nennen.

Der Wasserstand des Jahres 2010 lag am Pegel Maxau im Mittel 5 cm und am Pegel Kaub 10 cm jeweils über dem Mittelwasser 2001/2010.

Von Niedrigwasser geprägt zeigten sich die Monate Februar, April und Oktober. Größere Wasserstandsschwankungen traten an den Pegeln in Maxau und Kaub im Januar, September und Dezember auf. Die niedrigsten Schwankungen lagen im Oktober.

Der Gleichwertige Wasserstand 2002 (GIW) wurde 2010 weder in Maxau noch in Kaub erreicht bzw. unterschritten.



Richtpegel	Maxau			Kaub		
Hochwassermarke II	750			640		
Hochwassermarke I	620			460		
Mittelwasser 2001/2020	503			224		
GIW 2002	360			80		
Amtlicher Pegelstand 5:00 Uhr in cm (Vorjahr)						
Höchster Stand	10. Dezember	766	(706)	13. Dezember	553	(406)
Niedrigster Stand	25. April	386	(325)	6. November	120	(52)
Jahresmittel		508	(478)		234	(199)
Hochwassermarken erreicht oder überschritten						
Marke II	an 1 Tagen		(0)	an 0 Tagen		(0)
Marke I	an 37 Tagen		(7)	an 5 Tagen		(0)
GIW 2002 erreicht oder unterschritten						
	an 0 Tagen		(16)	an 0 Tagen		(17)

Tabelle 1: Pegelraten der Richtpegel Maxau und Kaub



Monat	Richtpegel Maxau			Richtpegel Kaub		
	cm	Tage über Mittelwasser		cm	Tage über Mittelwasser	
		2010	2009		2010	2009
Januar	481	8	1	236	14	3
Februar	443	3	0	205	7	4
März	463	8	19	246	15	31
April	437	2	24	176	6	24
Mai	512	16	20	214	13	16
Juni	604	30	20	291	29	12
Juli	517	16	31	196	6	27
August	614	31	16	301	31	7
September	539	24	0	245	20	0
Oktober	448	0	0	158	0	0
November	467	6	0	208	15	0
Dezember	565	25	13	333	23	15
<b>Jahresmittel/Summe</b>	<b>508</b>	<b>169</b>	<b>144</b>	<b>234</b>	<b>179</b>	<b>139</b>

Tabelle 2: Monatsmittel der Wasserstände 2010

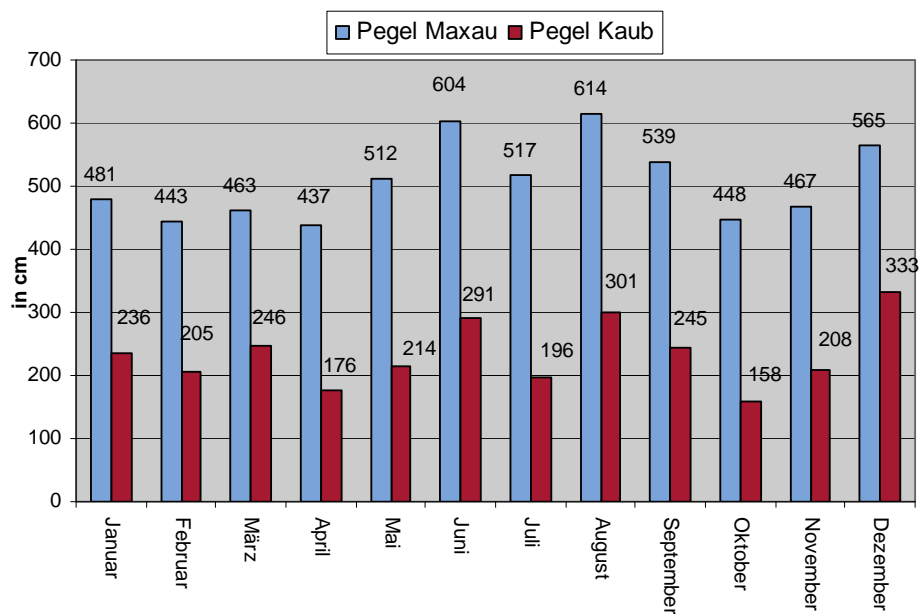


Abb. 1: Verlauf der Wasserstände (Monatsmittel) in 2010

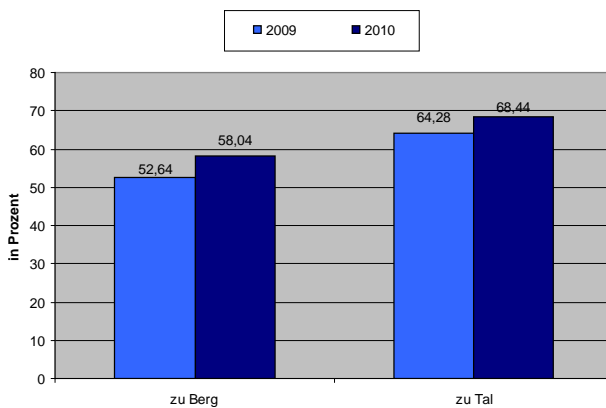


Abb. 2: Mittlere Auslastung der beladenen Gütermotorschiffe an der Schleuse Iffezheim

Die Wasserführung von Ober- und Mittlerrhein lag 2010 im Vergleich mit den Daten ab 2000 im Mittelfeld auf Platz 5. Die beste Wasserführung hatten mit Abstand die Jahre 2000 und 2002.

#### Störungen im Betriebsablauf

In 2010 war die Schifffahrt am Oberrhein (Richtpegel Maxau) durch Überschreitung der Hochwassermarke II nur an 1 Tag gesperrt. Seit dem Jahr 2000 ruhte der Schiffsverkehr diesbezüglich an gesamt 32 Tagen. Allein im Jahr 1999 lagen 33 „Hochwassertage“ vor! Mittelrhein 2010 (Richtpegel Kaub): 0 Tage. Ab 2000: 12 „Hochwassertage“.

An der Schleuse Iffezheim dauerte die große Schleusenrevision wie folgt:  
 Rechte Kammer: 3. Juni bis 17. November  
 Linke Kammer: 23. November bis 31. Dezember.

Wegen Reparaturarbeiten über 2 Std. war im 1. Halbjahr 2010 die linke Kammer an 17 Std. (verteilt auf 4 Tage) und die rechte Kammer an 3 Tagen und 20 Std. (verteilt auf 8 Tage) gesperrt.  
 Sperre Schleuse Breisach: 21. Juni bis 2. Juli.

#### Veranstaltungen

Veranstaltungen am Mittelrhein mit Feuerwerk führten zu Sperrzeiten von ca. 30 Stunden:

- „Rhein in Flammen“ am Siebengebirge, in Bingen, Koblenz, Oberwesel und St. Goar/St. Goarshausen sowie
- „Mainzer Johannisnacht“ und
- „Assmannshausen in Rot“.

#### Baggerarbeiten

Im Bereich des WSA Mannheim wurden im 1. Halbjahr von km 372,100 bis km 444,700 insgesamt 28 930 m<sup>3</sup> gebaggert.

2. Halbjahr: Fehlanzeige.

#### Sperrungen der Schifffahrt

- Am 18. Januar fuhr sich bei einem Überholmanöver „im Gebirge“ bei km 532,0 ein Schubverband am rechten Ufer außerhalb der Fahrrinne fest. Ladung: 2 294 t Container, darunter 1 Gefahrgutcontainer. Kein Personenschaden, kein Wassereinbruch. Der Havarist kam nach mehreren Turnversuchen frei. Insgesamt 9 Std. Sperre; trotz Unterbrechung für Richtungsverkehr mussten ca. 80 Schiffe auf ihre Weiterfahrt warten.
- Die Errichtung einer Seilbahnanlage in Koblenz vom linken Ufer zur Festung Ehrenbreitstein am rechten Ufer machte am 30. Januar eine Schifffahrtssperre von 3 Stunden und 30 Minuten erforderlich.
- Am 3. Februar verließ ein mit 132 Containern beladener Schubverband (2 550 t) den Hafen Wörth talwärts. Nachdem der Verband die Hafenausfahrt bereits zur Hälfte passiert hatte, drückte der Wind verstärkt gegen die Steuerbordseite des Schubleichters. Bugstrahlruder und zurücklaufende Maschine konnten eine Kollision mit einer Buhne nicht verhindern. Infolge des Zusammenstoßes rissen 2 Stahltrosse. Der Verband konnte nur mit viel Aufwand zusammengehalten werden. Nach 4 Std. Sperre wurde den Fahrzeugen die Weiterfahrt erlaubt.

- Nach Ruderausfall am 4. März verfällt ein mit 1 050 t Heizöl beladenes TMS auf der Bergfahrt und kommt bei km 551,3 fest (Jungfrauengrund). Kein Personenschaden, kein Wassereintritt.  
Sperrung Talfahrt insgesamt: 3 Stunden;  
Sperrung Bergfahrt insgesamt: 2 Stunden.
- Am 28. März kam es gegen 00:45 Uhr bei km 579,50 auf dem Braubacher Grund zu einer Festfahmung eines beladenen TMS mit dem Bug. Anschließend verfiel das Schiff quer zum Strom und musste von zwei Vorspannbooten und einem GMS frei geschleppt werden. Keine Verletzten, kein Wassereintritt, kein Produktaustritt (Doppelhüllenschiff).  
Sperrung: 5 Stunden 20 Minuten.
- Der Neubau der Eisenbahnbrücke Kehl – Straßburg führte am 29., 30. und 31. März sowie am 1. und 29. April (jeweils tagsüber) zu Sperrungen der Schifffahrt von insgesamt 40 Stunden 15 Minuten.
- Festfahmung eines Schubverbandes zu Tal am 23. Juli bei km 538,30. Beim GSL kam es zu Wassereintritt. Zwei Schlepper wollten den Verband zurück in die Fahrinne ziehen, als die Drähte zwischen GMS und GSL brachen. Nach Stabilisierungsmaßnahmen konnte der Verband nach Bingen geschleppt werden. Der Boden des GSL wies mehrere Löcher auf. Vollsperrung der Schifffahrt für 2 Stunden.
- Ein beladenes TMS hatte am 5. August zwischen Kammereck und Betteck Ruderausfall. Der Versuch, beim Hafen „Am Hund“ ein Notanker-Manöver mit der Notrudenanlage durchzuführen, misslang, da auch diese Anlage ausfiel. Das Fahrzeug driftete weiter zu Tal und kollidierte bei km 560,40 mit einem zu Berg fahrenden, beladenen Schubverband. Es entstand Sachschaden und eine 5-stündige Sperrung.
- Hochseilartistik zwischen km 425,00 und km 425,50 vom 6. bis 10. Oktober (Ortslage Mannheim/Ludwigshafen). Für den Seilauf- und Seilabbau waren drei kurzzeitige Sperrungen von insgesamt 2 Stunden 15 Minuten erforderlich.

### Besondere Ereignisse

- Am Freitag, dem 26. März, wehte eine Windsturm gegen 12:30 Uhr in Mainz einen Container vom Containerterminal in den Rhein. Die „Box“ konnte vom MB „Sperling“ (WSA Bingen) in den Zollhafen verschleppt und mittels eines Portalkranes aus dem Wasser gehoben werden.
- Der 2. Internationale Hafenkongress Karlsruhe fand am 22./23. April unter dem Motto „System Wasserstraße – Verkehrsträger mit Zukunft“ vor rund 220 Vertretern aus Binnenschifffahrt, Logistikbranche, Verwaltung und Politik statt. Hauptthemen der Konferenz waren „Zukunft der Binnenhäfen“ und „Öko – Effizienz der Binnenhäfen“. Die Eröffnungsrede hielt Verkehrsministerin T. Gönner. Teilnehmer kamen auch aus den wichtigsten ausländischen Oberrheinhäfen Straßburg und Basel.
- Mit einem Festakt und einem Tag der offenen Tür wurde am 28./29. Mai der vergrößerte Hafen Andernach mit dem neuen KLV – Containerterminal offiziell eingeweiht. Verkehrsminister Hering würdigte die wirtschaftliche Bedeutung des historisch gewachsenen Rheinhafens, der sich in den letzten Jahren zu einem der wichtigsten Umschlagplätze und Servicecenter für den Kombinierten Verkehr am Mittelrhein entwickelt hat.
- Der Rhein forderte am Mittwoch, dem 14. Juli, erneut ein Todesopfer. Ein elfjähriges Mädchen aus Guntersblum ertrank in der Nähe des Fähranlegers bei Hamm vor den Augen ihrer Familie. Alle waren Nichtschwimmer. Die Bugwelle eines Schiffes hatte das Kind, das nachmittags im flachen Wasser stand, erfasst und fortgerissen. Die Feuerwehr konnte das Kind nur noch leblos aus dem Rhein bergen. Jede weitere Hilfe kam zu spät.
- Am 1. August erfolgte in Rheindiebach (km 540,500) die Einrichtung einer 1 km langen Surfstrecke (Tafelzeichen E.20).
- Am Samstag, dem 21. August, startete Frank Theelen auf einem Stand-Up-Paddleboard in Konstanz bei

km 0 und beendete seinen Weltrekord 8 Tage später in seinem Geburtsort Duisburg – Rheinhausen bei km 777. Wie der Name bereits andeutet, legte T. seine Paddeltour stehend zurück. Da ist nicht nur Kondition, sondern auch Logistik gefragt. Sein Team begleitete ihn mit einem Boot. Die lokale Presse, die Regionalsender der ARD, das ZDF sowie ein Sonntagsblatt berichteten ausführlich von dem Ereignis. Für Theelen war der schönste Rheinabschnitt zwischen Stein und Schaffhausen. Die Strecke Weil am Rhein bis Iffezheim dagegen bildete den monotonsten Teil. Unangenehmer Gegenwind machte ihm im Rheingau und sogar im Gebirge zu schaffen. Am Ende der Tour war er nicht nur an Erfahrung reicher, sondern auch um 8 kg leichter.

- Die neue Fähre Selz/Plittersdorf wurde am 11. September mit einem Feuerwerk eingeweiht (30 Min. Schifffahrtssperre).
- Seit dem 13. September liefern zwei Turbinen, die in 5 m Tiefe auf dem Rheingrund am Ehrenthaler Werth bei St. Goar verankert sind, Strom. Das „Mini-Kraftwerk“ gehört einem in Frankenthal ansässigen Konzern. Windenergie, Biomasse oder Solarstrom sind in aller Munde. Dagegen fristet die Wasserkraft als Stromerzeuger in unserer Region ein Schattendasein. Etwa ein Jahr wird die Pilotanlage getestet und dann entschieden, ob großflächig in die Stromerzeugung mittels Flussturbinen eingestiegen wird.
- Die Streikdaten an den französischen Schleusen am Oberrhein lauten:
  - Gamsheim, 19. Oktober, 7 Std. 15 Min.
  - Ottmarsheim, 21. Oktober, 5 Std.
  - Fessenheim, 22. Oktober, 2 Std.
- Ministerpräsident Beck übernahm am 28. Oktober in Mainz die Schirmherrschaft über das Forum „Binnenschifffahrt-Schiffsfinanzierung“.
- Rhein kürzer als gedacht – Zahlendreher? Eine süddeutsche Zeitung berichtete 2010, der Rhein sei offenbar kürzer als bisher angenommen. Einem Kölner Wissenschaftler war bei seiner Arbeit zu einem Kompendium der Unterschied von 90 km

aufgefallen: 1 320 km oder 1 230 km – das ist die Frage! Liegt evtl. nur ein Zahlendreher vor? Der Fehler habe sich wohl um 1960, also vor 50 Jahren, eingeschlichen und sei dann immer wieder „fortgeschrieben“ worden. Der „Rheinforscher“ selbst kommt auf eine Länge von 1 233 km. Anlässlich der Rheinkorrektur im 19. Jahrhundert wurde der Fluss begradigt und um 85 km verkürzt. Je nach historischer Betrachtung kann die Längenangabe variieren. Die Rheinlänge dürfte in der Tat zwischen 1 230 km und 1 240 km liegen, wobei die Angabe 1 238 km der Fließlänge des Stromes wohl am nächsten kommt. BfG und Rheinmuseum in Koblenz sowie der Brockhausverlag wollen ihre Einträge revidieren.

- Containerterminal im Mainzer Zollhafen macht Platz für neues Stadtquartier. Der Umzug des Containerterminals vom Zollhafen 700 m rheinabwärts auf die Ingelheimer Aue war bis Ende 2010 nahezu abgeschlossen. Dem Ausbau des Zollhafenareals zum attraktiven Stadtquartier mit einer Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Kultur steht damit nichts mehr im Wege. In der ersten Ausbauphase des 30 Mio. € Projekts nimmt der neue Containerterminal eine Gesamtfläche von 83 000 m<sup>2</sup> ein. Jährlich können hier 190 000 Container umgeschlagen werden. Die Kailänge beträgt 540 m; Erweiterungspotenzial ist vorhanden. Begonnen hatte alles für das Unternehmen vor über 100 Jahren in MZ – Kastel mit einem Pferdefuhrwerk. 1978 startete die Firma mit dem Containergeschäft.
- In der Silvesternacht bekam das denkmalgeschützte und auf Pontons schwimmende Rheincafé „Fürst“ im Wormser Winterhafen (ehem. Wasserbauhafen) plötzlich Schlagseite und sank. 140 Gäste mussten das Restaurant hastig verlassen.

#### **Ruhezeiten Schleusenbetrieb**

Der Schleusenbetrieb oberhalb von Straßburg war über Weihnachten und Silvester/Neujahr am 24./25. Dezember 2010 sowie am 31. Dezember 2010 und 1. Januar 2011 jeweils von 20:00–06:00 Uhr unterbrochen.

### Schiffs- und Güterverkehr

In Tabelle 3 ist das Ladungsaufkommen an der Schleuse Iffezheim nach Flaggenanteilen getrennt dargestellt.

Am Oberrhein (Schleuse Iffezheim) wurden im Jahr 2010 insgesamt 29 462 Fahrzeuge erfasst, das sind 1 982 mehr als im Vorjahreszeitraum; davon waren 17 585 Güterschiffe und 7 510 Tankschiffe. Im Jahr 2009 wurden am Messpunkt Iffezheim 31 444 Fahrzeuge gezählt; davon waren 18 921 Güterschiffe und 7 912 Tankschiffe. Von den im Jahr 2010 erfassten 25 095 Frachtschiffen waren 17 346 (69,1%) beladen, gegenüber 17 970 (67,0%) im Vorjahreszeitraum. Tabelle 4 zeigt eine Übersicht des Güterverkehrs an der Schleuse Iffezheim für das Jahr 2010.

	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Anzahl der beladenen Schiffe	8 588	8 758	17 346
Ladung in Tonnen	11 717 128	13 322 722	25 039 850
<b>deutsche Flagge</b>			
Trockenladung in Tonnen	956 140	3 495 887	4 452 027
Tankerladung in Tonnen	2 056 940	556 343	2 613 283
<b>fremde Flagge</b>			
Trockenladung in Tonnen	5 293 288	8 695 657	13 988 945
Tankerladung in Tonnen	3 410 760	574 835	3 985 595

Tabelle 3: Ladungsaufkommen an der Schleuse Iffezheim 2010

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	3 730	2 128	5 222	644	11 724
Tankmotorschiffe	3 279	323	738	2 866	7 206
Küsten-Gütermotorschiffe	0	0	0	0	0
Schub-Gütermotorschiffe	650	738	1 328	61	2 777
Schub-Tankmotorschiffe	37	1	3	40	81
Güterschubleichter	788	755	1 459	82	3 084
Tankschubleichter	104	8	8	103	223
Schubboote	0	64	0	62	126
Schleppboote	0	9	0	10	19
Fahrgasttagesschiffe	0	22	0	23	45
Fahrgastkabinenschiffe	0	680	0	675	1 355
sonstige Fahrzeuge	0	1 224	0	1 598	2 822
<b>Zusammen</b>	<b>8 588</b>	<b>5 952</b>	<b>8 758</b>	<b>6 164</b>	<b>29 462</b>
insgesamt beladen/leer		14 540		14 922	29 462
Vergleich zum Vorjahr		15 515		15 929	31 444
Veränderung in Prozent		-6,3%		-6,3%	-6,3%

Tabelle 4: Schiffsverkehr an der Schleuse Iffezheim 2010



## Neckar

### Störungen im Betriebsablauf

Die Schifffahrt war im Bereich des WSA Stuttgart nach Überschreiten des HSW an 12 Tagen eingestellt:

- örtlich am 18. Juni 2010 (10:00 Uhr) bis 21. Juni 2010 (11:00 Uhr)
- örtlich vom 7. Dezember 2010 (4:20 Uhr) bis 15. Dezember 2010 (15:00 Uhr)
- örtlich vom 22. Dezember 2010 (18:25 Uhr) bis 23. Dezember 2010 (7:40 Uhr)

Im Bereich des WSA Heidelberg wurde die Schifffahrt an ca. 13 Tagen eingestellt:

- örtlich vom 24. Februar 2010 (9:30 Uhr) bis 1. März 2010 (20:40 Uhr)
- örtlich vom 18. Juni 2010 (19:45 Uhr) bis 19. Juni 2010 (8:00 Uhr)
- örtlich vom 17. November 2010 (4:00–6:00 Uhr)
- örtlich vom 7. Dezember 2010 (16:00 Uhr) bis 13. Dezember 2010 (16:00 Uhr)
- örtlich vom 22. Dezember 2010 (23:50 Uhr) bis 23. Dezember 2010 (20:00 Uhr)

### Sperrungen der Schifffahrt

- Grundberührung eines GMS am 8. Mai bei der Durchfahrt des Bergbogens der „Alten Brücke“ in Heidelberg. Die Schifffahrt war deshalb von 21:00 Uhr bis zum 9. Mai, 10:00 Uhr, gesperrt.
- Brückenbauarbeiten bei km 66,380 machten in Zwingenberg eine Sperre vom 7. August (22:00 Uhr) bis 9. August (6:00 Uhr) erforderlich.
- Bei der Begegnung zweier Frachtschiffe am 25. August bei km 27,600 (Ortslage Heidelberg) kam es zu einer Grundberührung, die zu einer Schifffahrtssperre von 15 Stunden führte.
- Der Abriss der Behelfsbrücke in Mühlhausen (Stauhaltung Aldingen) bei km 175,060 wurde im Rahmen der Schleusensperrungen in Hessigheim, Pleidelsheim und Obertürkheim vom 18. Oktober auf den 15. November verschoben.

### Besondere Ereignisse

- „Hilferuf“ nach Salz  
Im Januar stieg die Anzahl der Anfragen aus ganz Europa nach Heilbronner Salz. Das lang anhaltende und schneereiche Wintertief „Daisy“ war dafür verantwortlich. Die Salzproduktion lief auf Hochtouren und die Verladekapazität stieß an ihre Grenzen.
- Messfahrt  
Im Rahmen des Neckarausbaus für 135 m lange Frachtschiffe begann am 18. März ab der Schleuse Untertürkheim eine dreitägige Messfahrt zu Tal mit einem 135 m langen Schubverband, begleitet von Mitarbeitern der BAW Karlsruhe.
- 50 Jahre Kreuzfahrtschifffahrt  
Am 17. Juni 1960 startete das erste Fahrgastkabinenschiff auf dem Neckar. Die Jungfernfahrt ging in 4 Tagen nach Rotterdam.
- „Neckaranlände“ Neckarweihingen  
Der Hafen Neckarweihingen (Ortsteil von Ludwigsburg) erhielt nach 30 Jahren im Juli eine unbefristete Genehmigung zum Betrieb des Hafens.
- Generalverkehrsplan Baden-Württemberg  
Im Zuge der Erstellung eines neuen Generalverkehrsplans stellte Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner am 27. Juli eine neue Studie zur Zukunft der Binnenschifffahrt vor: „Grundlagenuntersuchung zu einem Binnenschifffahrts- und Hafenkonzept Baden-Württemberg“.
- 75 Jahre „Großschifffahrtsstraße Neckar“  
Nach 14-jähriger Bauzeit wurde am 28. Juli 1935 der erste Abschnitt der Großschifffahrtsstraße Neckar von Mannheim bis Heilbronn für große Frachtschiffe freigegeben. Vorausgegangen war ein im Jahr 1904 gefasster Beschluss der Neckaruferstaaten, nämlich Baden, Hessen und Württemberg, für die Strecke zwischen Mannheim und Heilbronn einen Entwurf zu erstellen, der vorsieht, den Neckar durch Staustufen auch für große Frachtschiffe schiffbar zu machen. 1911 wird der erste Bauentwurf erstellt. Bedingt durch den 1. Weltkrieg beginnt der Bau der Stau-

stufen erst im Jahr 1921; neues Ausbauziel ist Plochingen. Zeitgleich mit dem Jubiläum feiert auch der Kanalhafen in Heilbronn (der 1935 den alten Wilhelmshafen aus dem Jahr 1829 ersetzt) sein 75-jähriges Jubiläum.

- **Baustart für Container-Terminal**  
Anfang Oktober begannen die rund einjährigen Bauarbeiten für das erste Container-Terminal im Heilbronner Hafen. 12,5 Mio. € werden in dieses Verkehrsprojekt investiert (davon 7,7 Mio. € vom Bund). „Neben dem Schleusenbau auf dem Neckar ist der Bau dieses Containerhafens für den Ausbau des kombinierten Verkehrs in der Region Heilbronn – Franken von zentraler Bedeutung“.
- **Umbau Schleusengruppe Feudenheim**  
Die rechtlichen Voraussetzungen für den Umbau der Schleusengruppe Feudenheim liegen seit Herbst 2010 vor. Das bedeutet: die linke Schleusenkammer kann verlängert sowie die mittlere Kammer stillgelegt und verfüllt werden. Beginn der Bauarbeiten ist 2012, voraussichtliches Ende der Arbeiten 2015.
- **Wassersportfreundliche Schleusen**  
Die Schleuse Guttenbach erreicht beim v. g. Wettbewerb des DMYV für das Jahr 2010 bundesweit den 1. Platz. Seit Jahren liegen Neckarschleusen hier auf vordersten Plätzen.
- **Hochwasser reißt Uferböschung weg**  
Das Hochwasser im Dezember war im Abfluss so stark („Fünfhreshochwasser“), dass auf der Insel an der Marbacher Schleuse (km 158) das Ufer auf einer Länge von 250 m und einer Breite von 20 m weggerissen wurde. Es entstand eine höchst gefährliche Steilwand von 4 m Höhe. Der Sand, aus dem die Insel hauptsächlich besteht, setzte sich in Richtung Unterwasser der Schleuse Marbach ab. Das WSA Stuttgart sicherte als erste Maßnahme die Böschung mit schweren Steinen ab.

### Schleusensperrungen

Schleuse	
Guttenbach	Anfahrung des Unterhauptes der wasserseitigen Kammer am 11. Januar durch ein zu Tal fahrendes TMS mit dreistündiger Sperre. Im Mai Grundinstandsetzung der rechten Kammer; Reparatur der linken Kammer am Torantrieb am 21. Mai von 8:40–11:45 Uhr
Hessigheim	Ein technischer Defekt führte zur Sperrung der Schleuse am 27. April von 9:00–12:30 Uhr. Die rechte Schleusenkammer war Ende Juni im Rahmen einer planmäßigen Reparaturmaßnahme außer Betrieb. Infolge eines Torschadens an der linken Kammer musste die Schleuse Hessigheim vom 28. Juni (9:00 Uhr) bis zum 4. Juli (16:00 Uhr) komplett gesperrt werden. Für 15 Schiffe bedeutete diese Maßnahme „Gefangenschaft“ im Bereich oberer Neckar.
Pleidelsheim	Parallele zum Vorgang „Schleuse Hessigheim“: Die rechte Schleusenkammer ist Mitte Juli zwecks Reparatur planmäßig außer Betrieb. Während einer Schleusung zu Tal bricht der Rollenwagen, auf dem das gesamte Gewicht des Untertores liegt. Das linke Tor ist damit blockiert und die Kammer nicht mehr betriebsfähig. Ein Sportboot und ein Fahrgastkabinenschiff sind „gefangen“. Während das Kabinenschiff nach ca. 24 Std. eine Sonderschleusung in der rechten Kammer erhält, wird das Sportboot mit Hilfe eines Kranes aus der linken Schleusenkammer befreit und auf den Neckar gesetzt. Alle anderen Schiffe müssen warten. Gesamtsperre: 11. Juli (13:45 Uhr) bis 15. Juli (12:00 Uhr).

Tabelle 5: Schleusensperrungen am Neckar 2010



Schleuse	
Bad Cannstatt	Im Zuge der Reparaturarbeiten der rechten Kammer muss auch die linke Kammer kurzzeitig vom Stromnetz getrennt werden; Sperre: 9. August von 5:00–9:00 Uhr.
Hessigheim u. a.	Unumgängliche sicherheitsrelevante Reparaturen an den Schleusen Hessigheim und Pleidelsheim führen im November zu einer 12-tägigen Sperre zwischen Schleuse Pleidelsheim und Hafen Plochingen bzw. einer 13-tägigen Sperre zwischen Schleuse Besigheim und Pleidelsheim. Gleichzeitig wird die Schleuse Obertürkheim trockengelegt, um mögliche „Unterwasserschäden“ untersuchen zu können.
Heidelberg	beide Kammern am 19. Dezember von 6:00–12:30 Uhr

Tabelle 5: Schleusensperrungen am Neckar 2010

### Veranstaltungen

Im Bereich des WSA Stuttgart fanden insgesamt 21 wassersportliche Veranstaltungen statt, davon 7 mit Sperre.

Für den Bereich des WSA Heidelberg lauten die Daten: 83 Veranstaltungen (VA), davon 65 wassersportliche VA (darunter 24 mit Sperre) und 18 Feuerwerke (darunter 12 mit Sperre).

Das WSA Mannheim meldet für den Neckar (Mündungsbereich) 2 Veranstaltungen mit Sperre.

### Ruhezeiten Schleusenbetrieb

Die Neckarschleusen hatten vom 24. Dezember (14:00 Uhr) bis 27. Dezember 2010 (6:00 Uhr) und vom 31. Dezember 2010 (14:00 Uhr) bis 2. Januar 2011 (6:00 Uhr) Betriebsruhe.





### Schiffs- und Güterverkehr

An der Schleuse Feudenheim wurden im Jahr 2010 insgesamt 8 111 Fahrzeuge erfasst, das sind 814 weniger als im Jahr 2009; davon waren 6 602 Güterschiffe und 992 Tankschiffe.

Im Jahr 2009 wurden am Messpunkt Feudenheim 8 952 Fahrzeuge gezählt; davon waren 7 419 Güterschiffe und 813 Tankschiffe.

Von den im Jahr 2010 erfassten 7 594 Frachtschiffen waren 5 544 (73,0%) beladen, gegenüber 5 712 (69,4%) im Jahr 2009.

Tabelle 6 zeigt eine Übersicht des Güterverkehrs an der Schleuse Feudenheim für das Jahr 2010.

### Containerverkehr

2010 wurden insgesamt 27 379 Container (TEU) befördert; Vorjahr: 25 857 TEU (5,9%). Bei Annahme einer pauschalierten Ladungsmenge von 10,5 t pro beladenem Container (diese Zahl hat das Statistische Bundesamt errechnet) ergibt sich eine zusätzliche Gütermenge auf dem Neckar von 173 197,5 t (16 495 beladene Container x 10,5 t); Vorjahr: 163 915,5 t (siehe auch „Containerverkehr“: Anlage 4).

Die im Rhein-Neckar-Wechselverkehr die Schleuse Feudenheim durchfahrenden beladenen GMS waren in der Bergfahrt im Mittel zu 77,7% (2009: 74,9%) und in der Talfahrt zu 76,7% (2009: 70,9%) ihrer Tragfähigkeit ausgelastet.

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	2 904	353	2 119	1 211	6 587
Tankmotorschiffe	502	1	5	484	992
Küsten-Gütermotorschiffe	1	0	1	0	2
Güterschubleichter	2	0	10	1	13
Tankschubleichter	0	0	0	0	0
Schubboote	0	1	0	3	4
Schleppboote	0	0	0	0	0
Fahrgasttagesschiffe	0	153	0	205	358
Fahrgastkabinenschiffe	0	71	0	72	143
sonstige Fahrzeuge	0	6	0	6	12
<b>Zusammen</b>	<b>3 409</b>	<b>585</b>	<b>2 135</b>	<b>1 982</b>	<b>8 111</b>
insgesamt beladen/leer		3 994		4 117	8 111
Vergleich zum Vorjahr		4 405		4 547	8 952
Veränderung in Prozent		-9,3%		-9,5%	-9,4%

Tabelle 6: Schiffsverkehr an der Schleuse Feudenheim 2010



## Mosel

### Störungen im Betriebsablauf

Im Bereich des WSA Trier war die Schifffahrt nach Überschreiten des HSW an 9 Tagen gesperrt:

- örtlich vom 4. Februar 2010 (10:45 Uhr) bis 5. Februar 2010 (12:00 Uhr)
- örtlich vom 28. Februar 2010 (17:30 Uhr) bis 1. März 2010 (7:20 Uhr)
- örtlich vom 9. Dezember 2010 (6:30 Uhr) bis 12. Dezember 2010 (10:10 Uhr)
- örtlich vom 23. Dezember 2010 (2:45 Uhr) bis 26. Dezember 2010 (16:30 Uhr)

Im Bereich des WSA Koblenz war die Schifffahrt nach Überschreiten des HSW an 6 Tagen gesperrt:

- örtlich vom 9. Dezember 2010 (11:45 Uhr) bis 12. Dezember 2010 (10:30 Uhr)
- örtlich vom 23. Dezember 2010 (4:00 Uhr) bis 26. Dezember 2010 (16:30 Uhr)

### Sperrungen der Schifffahrt

- Am 11. Januar sprang eine Person von der Römerbrücke in die Mosel. Die Schifffahrt wurde für die Personensuche von 14:50–16:45 Uhr gesperrt. Am 9. Februar konnte die Leiche vor dem Kraftwerk an der Schleuse Detzem geborgen werden.
- Bombenfund am 18. März bei Bauarbeiten an einem Regenüberlaufbecken bei km 189,700 (Stauhaltung Detzem). Die Bombenentschärfung führte zu einer Sperre von 2 Stunden und 20 Minuten.
- Am 20. April kollidierte ein zu Berg fahrender Schubverband mit einem Bogen der Straßenbrücke Longuich (km 176,000), wobei das Steuerhaus abgerissen wurde. Schifffahrtssperre: 2,5 Stunden.
- Eine Treibjagd auf der Insel Hahnenwehr (Stauhaltung Detzem) führte am 28. November zu einer ca. 2-stündigen Sperre der Schifffahrt.
- Ein PKW landete nach der Ausfahrt aus dem Burgbergertunnel bei Bernkastel – Kues am 5. Dezember wegen überhöhter Geschwindigkeit in der Mosel. Für die Bergung von Personen und PKW war die Schifffahrt ca. 1 Stunde gesperrt.

### Schleusensperrungen

Schleuse	
Grevenmacher (L)	Einweihung des FgTS „Princess Marie Astrid“ am 10. April – 1 Stunde Betriebsunterbrechung
Detzem	gesperrt am 30. April 2010 (6:30–11:30 Uhr); Wartung Obertor
Zeltingen (rechte Kammer)	gesperrt vom 24. Juni 2010 (12:30 Uhr) bis 25. Juni 2010 (12:00 Uhr); Störung Untertor
Detzem	Ölverlust in der Hydraulikstation am 29. Juni – knapp 1 Stunde Sperre
Zeltingen (linke Kammer)	gesperrt vom 20. August 2010 (23:00 Uhr) bis 21. August 2010 (8:00 Uhr), 21. August 2010 (15:00 Uhr) bis 27. August 2010 (14:00 Uhr); Störung Untertor
Zeltingen (linke Kammer)	gesperrt vom 2. September 2010 (14:10 Uhr) bis 3. September 2010 (7:00 Uhr); Störung Untertor
Grevenmacher (L)	gesperrt am 28. Oktober 2010 (8:30–14:40 Uhr); Taucherarbeiten
Detzem	gesperrt am 29. November 2010 (8:00–13.40 Uhr); Rollenwechsel Obertor

Tabelle 7: Schleusensperrungen an der Mosel 2010

Das geplante Schleusenreparaturprogramm fand mit Zustimmung der Moselkommission in der Zeit vom 8. Juni (0:00 Uhr) bis 15. Juni 2010 (24:00 Uhr) statt.

### Veranstaltungen

Bereich WSA Trier zuzüglich Kondominium:

33 (25) Veranstaltungen, 3 mit Sperre plus 4 Feuerwerke mit Sperre.

Bereich WSA Koblenz: 90 (82) Veranstaltungen, 16 (19) mit Sperre plus 12 Feuerwerke mit Sperre. Das WSA Koblenz genehmigte für die Lahn 39 Veranstaltungen, 14 mit Sperre plus 4 Feuerwerke (2 mit Sperre, 2 ohne Sperre) sowie 5 Floßfahrten.



### Besondere Ereignisse

- Der Spatenstich zum Bau der 1. Fischwechsellanlage erfolgte am 14. April in Koblenz. Insgesamt sind 10 Anlagen geplant.
- Am 4. Mai fand bei der Bundesanstalt für Gewässerkunde in Koblenz (BfG) die „Regionale Moselkonferenz“ statt. Veranstalter waren: WSD Südwest, BfG, Ministerium für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz RP, Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. Im Vordergrund der Fachtagung stand die Entwicklung der Mosel „Ein Fluss im Fluss“.
- Nach dreijähriger Bauzeit wurde 1965 der Hafen Trier eingeweiht. Am 19. Mai 2010 kamen über 200 Gäste aus dem In- und Ausland, um an einer abwechslungsreichen Veranstaltung (Einweihung einer neuen Logistikhalle, Inbetriebnahme einer Photovoltaikanlage) den 45. Geburtstag zu feiern.
- Die Bauarbeiten an der 2. Schleuse Zeltingen wurden am 17. August 2009 beendet. Die offizielle Inbetriebnahme nach dem Probetrieb war am 20. Mai 2010. Zeitgleich fand die Veranstaltung „Wasserwelten“ des SWR statt. Am 29. Mai öffnete das WSA Trier in der Zeit von 10:00–18:00 Uhr die Staustufe Zeltingen für Besucher (Tag der offenen Tür).
- Wassersportfreundliche Schleusen  
Der DMYV zeichnet jedes Jahr die drei wassersportfreundlichsten Schleusen anlässlich der „boot“ in Düsseldorf aus. 2010 belegte die Schleuse Zeltingen Platz 3.

### Schiffs- und Güterverkehr

An der Schleuse Koblenz wurden im Jahr 2010 insgesamt 11 434 Fahrzeuge erfasst, das sind 227 mehr als im Jahr 2009; davon waren 8 278 Güterschiffe und 1 272 Tankschiffe.

Im Jahr 2009 wurden am Messpunkt Koblenz 11 207 Fahrzeuge gezählt; davon waren 7 919 Güterschiffe und 1 290 Tankschiffe.

Von den im Jahr 2010 erfassten 9 550 Frachtschiffen waren 7 640 (80,0%) beladen, gegenüber 7 007 (76,1%) im Jahr 2009.

Tabelle 8 zeigt eine Übersicht des Güterverkehrs an der Schleuse Koblenz für 2010.

### Containerverkehr

2010 wurden auf der deutschen Mosel insgesamt 5 994 Container (TEU) befördert; Vorjahr: 6 435 TEU (–6,9%).

Bei Annahme einer pauschalierten Ladungsmenge von 10,5 t pro beladenem Container (diese Zahl hat das Statistische Bundesamt in Wiesbaden errechnet) ergibt sich eine zusätzliche Gütermenge von 34 723,5 t (10,5 t x 3 307 beladene Container); Vorjahr: 37 506 t (siehe auch „Containerverkehr“: Anlage 4).

### Schleusenbetriebsruhe

Die deutschen Moselschleusen hatten vom 24. bis 26. Dezember 2010 (jeweils 16:30 Uhr) und vom 31. Dezember 2010 bis 1. Januar 2011 (jeweils 14:00 Uhr) Betriebsruhe.

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	3 453	193	2 798	769	7 213
Tankmotorschiffe	611	1	0	575	1 187
Küsten-Gütermotorschiffe	0	0	0	1	1
Güterschubleichter	536	6	200	322	1 064
Tankschubleichter	42	0	0	43	85
Schubboote	0	19	0	18	37
Schleppboote	0	1	0	2	3
Fahrgasttagesschiffe	0	287	0	291	578
Fahrgastkabinenschiffe	0	616	0	619	1 235
sonstige Fahrzeuge	0	15	0	16	31
<b>Zusammen</b>	<b>4 642</b>	<b>1 138</b>	<b>2 998</b>	<b>2 656</b>	<b>11 434</b>
insgesamt beladen/leer		5 780		5 654	11 434
Vergleich zum Vorjahr		5 639		5 568	11 207
Veränderung in Prozent		2,5%		1,5%	2,0%

Tabelle 8: Schiffsverkehr an der Schleuse Koblenz 2010



Die im Rhein-Mosel-Wechselverkehr die Schleuse Koblenz durchfahrenden beladenen Gütermotorschiffe waren in der Bergfahrt 2010 im Mittel zu 78,2% (Vorjahr 72,2%) und in der Talfahrt im Mittel zu 73,0% (Vorjahr 68,6%) ihrer Tragfähigkeit ausgelastet.



## Saar

### Störungen im Betriebsablauf

Im Bereich des WSA Saarbrücken war die Schifffahrt nach Überschreiten des HSW an 11 Tagen gesperrt. Pegel Fremersdorf (Oberwasser Schleuse Kanzem bis Unterwasser Schleuse Lisdorf):

- vom 3. Februar 2010 (21:45 Uhr) bis 6. Februar 2010 (17:30 Uhr).
- vom 8. Dezember 2010 (19:15 Uhr) bis 11. Dezember 2010 (15:45 Uhr)
- vom 22. Dezember 2010 (20:00 Uhr) bis 26. Dezember 2010 (16:00 Uhr)

Pegel Grevenmacher (Mündung der Saar bis Unterwasser Schleuse Kanzem):

- vom 9. Dezember 2010 (4:30 Uhr) bis 12. Dezember 2010 (10:20 Uhr)
- vom 22. Dezember 2010 (19:15 Uhr) bis 27. Dezember 2010 (9:15 Uhr).

### Sperrungen der Schifffahrt 2010:

- Grundberührung eines zu Tal fahrenden, beladenen GMS bei km 81,800 am 2. August; Sperre: 2 Stunden
- Demontage einer Freileitung am 17. August bei km 22,910; Sperre: 1 Stunde
- Demontage einer Freileitung am 21. November bei km 79,700; Sperre: 30 Minuten

### Veranstaltungen

Im Bereich des WSA Saarbrücken fanden 19 (18) Veranstaltungen mit Sperre statt (darunter 1 Feuerwerk).

### Schleusensperrungen

Das Schleusenreparaturprogramm weist folgende planmäßige Betriebsunterbrechungen auf:

Schleuse	
Kanzem (GSS)	8. Juni 2010 (0:00 Uhr) bis zum 15. Juni 2010 (24:00 Uhr)
Mettlach (GSS)	8. Juni 2010 (0:00 Uhr) bis zum 15. Juni 2010 (24:00 Uhr)
Rehlingen (GSS)	8. Juni 2010 (0:00 Uhr) bis zum 15. Juni 2010 (24:00 Uhr)
Saarbrücken	8. Juni 2010 (0:00 Uhr) bis zum 15. Juni 2010 (24:00 Uhr)

Tabelle 9: Schleusensperrungen an der Saar 2010

Darüber hinaus gab es folgende unplanmäßige Schleusensperrungen:

Schleuse	
Kanzem (GSS)	5 Std. verteilt auf 3 Tage im 1. Halbjahr
Serrig (GSS)	Fehlanzeige
Mettlach (GSS)	Am 23. März für 4 Std. 30 Min.
Rehlingen (GSS)	5 Std. verteilt auf 3 Tage im 2. Halbjahr
Rehlingen (KSS)	16.–19. November
Saarbrücken	am 13. Juli und 3. November für jeweils 7 Std.
Güdingen	22. September bis 31. Dezember

Tabelle 10: unplanmäßige Schleusensperrungen an der Saar 2010

### Besondere Ereignisse

- Ein Schlauchboot befuhr am 27. September die Saar bei km 45,580 bergwärts. Aus unbekanntem Gründen kenterte das Boot, wobei der Bootsführer ums Leben kam.
- 1 Mio. t Kohle wurde seit 2006 durch die Schleuse Lisdorf transportiert. Die starke Steigerung (2006: 3 650 t) lässt sich auf den wachsenden Bedarf an Importkohle der Kraftwerke Ensdorf und Fenne sowie der französischen Kraftwerke zurückführen. Außerdem ist seit dem Frühjahr 2010 die Schifffahrt für Schubverbände bis 185 m Länge bis Saarbrücken freigegeben.
- Die Dillinger Hütte feierte Anfang September ihren 325. Geburtstag. Nur 5 Jahre nach der Gründung von Saarlouis durch den französischen Sonnenkönig Ludwig IV fand die Grundsteinlegung der heute ältesten deutschen Aktiengesellschaft statt.

### Schiffs- und Güterverkehr

An der Schleuse Kanzem wurden im Jahr 2010 insgesamt 2 882 Fahrzeuge erfasst, das sind 133 mehr als im Jahr 2009; davon waren 2 513 Güterschiffe und 0 Tank-schiffe. 2009 wurden in Kanzem 2 749 Fahrzeuge gezählt; davon waren 2 299 Güterschiffe und 0 Tank-schiffe. Von den 2010 erfassten 2 513 Frachtschiffen waren 1 453 (57,8%) beladen, gegenüber 1 589 (69,3%) im Jahre 2009.

Tabelle 11 zeigt eine Übersicht des Güterverkehrs an der Schleuse Kanzem für 2010.

Containertransporte 2010: 0 (2009: 0).

Die in der Bergfahrt die Schleuse Kanzem durchfahrenden beladenen Gütermotorschiffe waren 2010 im Mittel zu 79,9% (2009: 72,7%) und in der Talfahrt im Mittel zu 78,1% (2009: 69,0%) ihrer Tragfähigkeit ausgelastet.

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	1 137	39	316	860	2 352
Tankmotorschiffe	0	0	0	0	0
Küsten-Gütermotorschiffe	0	0	0	0	0
Güterschubleichter	57	5	78	21	161
Tankschubleichter	0	0	0	0	0
Schubboote	0	5	0	4	9
Schleppboote	0	0	0	0	0
Fahrgasttagesschiffe	0	80	0	64	144
Fahrgastkabinenschiffe	0	103	0	103	206
sonstige Fahrzeuge	0	6	0	4	10
<b>zusammen</b>	<b>1 194</b>	<b>238</b>	<b>394</b>	<b>1 056</b>	<b>2 882</b>
insgesamt beladen/leer		1 432		1 450	2 882
Vergleich zum Vorjahr		1 347		1 402	2 749
Veränderung in Prozent		6,3%		3,4%	4,8%

Tabelle 11: Schiffsverkehr an der Schleuse Kanzem 2010

Entwicklung Güterverkehr

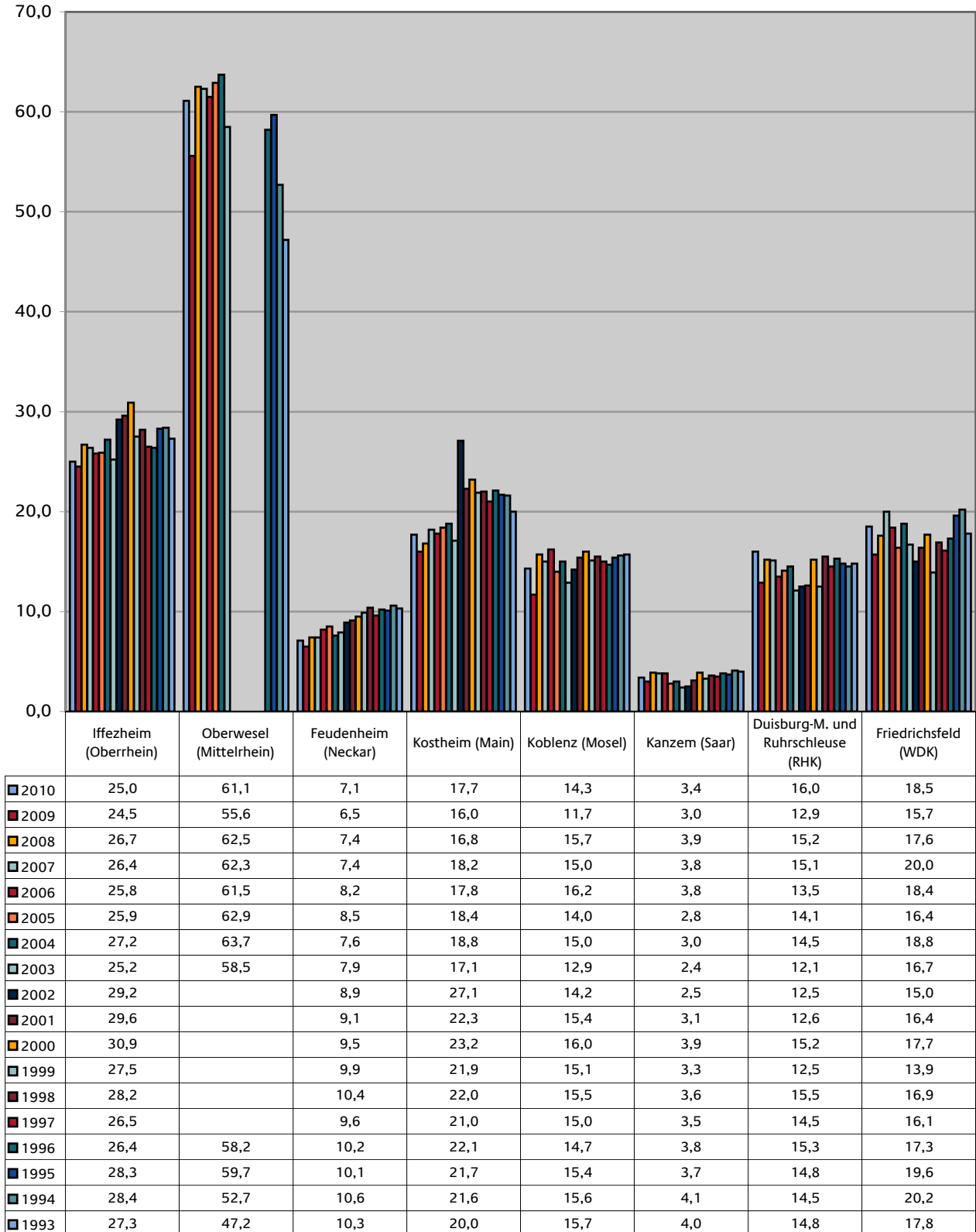


Abb. 3: Entwicklung des Güterverkehrs an diversen Schleusen in Mio. Tonnen

## 3 Verwaltungsaufgaben

### 3.1 Wirtschaftsfragen der Schifffahrt

#### Verkehrsrechtliche Erlaubnisse

Die Anzahl der Anträge zum Einsatz ausländischer Binnenschiffe gemäß § 2 Binnenschiffahrtsgesetz ist nach dem EU-Beitritt osteuropäischer Staaten (2004: u. a. Polen, Slowakische Republik, Tschechische Republik, Ungarn; 2007: Bulgarien und Rumänien) extrem gesunken. In den Jahren 2006 bis 2010 wurde nur 1 Antrag gestellt.

	Anträge nach § 2 BinSch-AufgG	Erlaubnisse	Ablehnungen	Abgaben	Erlaubnisfrei
2001	8	6	0	2	0
2002	32	24	5	1	2
2003	25	13	9	2	1
2004	11	9	1	1	0
2005	2	1	0	1	0
2008	0	0	0	0	0
2009	1	1	0	0	0
2010	0	0	0	0	0

Tabelle 12: Anträge nach § 2 BinSchAufgG

#### „Negativbescheinigungen“ (Großraum- und Schwerverkehr)

2010 lagen der WSD Südwest 5 Anträge (2009: 7 Anträge) auf Erteilung einer „Negativbescheinigung“ vor. Dieses ist eine Bescheinigung darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser bzw. die gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist. Nach Prüfung der Anträge wurden 3 „Negativbescheinigungen“ erteilt, 1 Antrag wurde abgelehnt und es erfolgte zuständigkeitshalber 1 Abgabe.

Aufgrund der schwachen Formulierung in der Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO, wonach die Vorlage einer Negativbescheinigung nach Prüfung durch die untere Straßenverkehrsbehörde dann nicht erforderlich ist, „wenn ein Transport auf dem Wasserweg offensicht-

lich nicht in Betracht kommt“, findet eine Beteiligung der WSD Südwest am Verfahren nur sporadisch statt. Eine Ausnahme bildet hier seit Jahren das Saarland. Die seit 1971 gestellten 112 Anträge führten zu folgenden Entscheidungen:

- 87 Negativbescheinigungen
- 19 Positivbescheinigungen/Ablehnungen
- 6 Abgaben wegen Nichtzuständigkeit.

#### Anträge gemäß Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Anträge gem. § 35 Abs. 5 GGVSEB wurden 2010 nicht gestellt („Im Containerverkehr hat der Beförderer außerdem durch eine Bescheinigung einer WSD nachzuweisen, dass Containerverkehr auf dem Wasserweg nicht möglich ist.“)

#### Uk-Stellung von Wehrpflichtigen in der Binnenschifffahrt

Im Jahr 2008 hat sich das Wehrpflichtgesetz geändert. Das bisherige Verfahren wird dadurch stark vereinfacht. Die WSDn sind nicht mehr vorschlagsberechtigte Behörde; Antragsteller ist jetzt der Arbeitgeber des Wehrpflichtigen. Bei evtl. Rückfragen nimmt das Kreiswehersatzamt (KWEA) mit der zuständigen WSD Verbindung auf.

	Anträge		
	Uk-Wehrdienst	Z-Wehrdienst	Z-Zivildienst
1990	17	6	0
1997	3	0	0
2001	2	0	0
2002	0	0	1
2006	1	0	0
2007	1	0	0
2008	0	0	0
2010	0	0	0

Tabelle 13: Anträge von Wehrpflichtigen





### Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung (BinSchZV)

Die Ausübung der Unternehmertätigkeit in der Binnenschifffahrt bedarf gemäß § 2 BinSchZV seit dem 1. Januar 1994 einer Erlaubnisurkunde. Erlaubnisbehörde ist die zuständige WSD. Seit Einführung der Verordnung sind bei insgesamt 387 gestellten Anträgen 353 Erlaubnisse erteilt worden.

	Summe der Anträge	unvollständige Anträge	Erlaubnisse	Ablehnungen	Berichtigungen
1994	342	4	325	13	2
1999	3	1	2	0	1
2002	4	0	4	0	4
2005	3	3	0	0	0
2006	2	0	2	0	0
2007	4	0	3	1	0
2008	5	4	1	0	0
2009	3	1	2	0	2
2010	0	0	0	0	0

Tabelle 14: Anträge nach Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung

### Ufer- und Hafengeld

Die Einnahmen aus Ufer- und Hafengeld in den bundeseigenen Häfen im Bereich der WSDn Südwest und Süd betragen im Jahr 2010:

	Ufergeld	Hafengeld	Summe
2010	6 497,71	5 985,80	12 483,51
2009	6 253,41	5 720,10	11 973,51
Differenz	3,9%	4,6%	4,3%

Tabelle 15: Einnahmen aus Hafen- und Ufergeld

Die WSD Südwest ist auf diesem Gebiet directionsübergreifend zuständig.

### Lotsenentgelte

Für die Leistungen der Binnenlotsen auf der Bundeswasserstraße Rhein zwischen Iffezheim und Mannheim werden auf Antrag in einem Anhörungstermin Regellentgelte und Besondere Entgelte festgelegt. Die Entgeltverordnung für die Oberrheinlotsen vom 1. Oktober 2006 ist unverändert in Kraft.

### Beihilfen für Schifferkinderheime (SKH)

Die WSD West stellte 2010 für das SKH „Luisen-Stephanien-Haus“ in Mannheim eine Beihilfe in Höhe von 10 000 € zur Verfügung. Die Beihilfe diente zum Austausch der Batterieanlage nebst Abkoffierung des Batterieraumes und zur Erneuerung der Sicherheitsbeleuchtung.

### Binnenflotte (Neubauten/Umbauten/WSV-Fahrzeuge)

- MS „Plittersdorf“ heißt das neue Aufsichts- und Arbeitsschiff beim WSA Freiburg, das am 11. September neu in Dienst gestellt wurde. Das Schiff, in Derben an der Elbe gebaut, erfüllt alle Bedingungen für eine optimale Anpassung an den Oberrhein.
- Das neue Arbeitsschiff des ABz St. Goar wurde am 15. September feierlich auf den Namen „Wirbeley“ getauft. Ebenfalls in Derben gebaut, musste das „Multifunktionsschiff“ aufgrund seiner Höhe von 5,80 m den Umweg über Nordsee und IJsselmeer nach St. Goar nehmen.
- Kaskoneubau (135 x 11,44 x 3,90 m) für niederländische Auftraggeber auf der Schiffswerft Boost.

## 3.2 Ordnung des Schiffsverkehr

### Verkehrsregelungen, Patente, Ordnungswidrigkeiten, Sonstiges

Der Bereich der WSD Südwest umfasst die Bundeswasserstraßen:

- Rhein: von km 170,00–639,24 rechtes Ufer/642,23 linkes Ufer
- Neckar: von der Mündung in den Rhein bis km 201,49
- Mosel: von der Mündung in den Rhein bis km 205,87/ Kondominium bis km 242,20
- Saar: von der Mündung in die Mosel bis Saarbrücken
- Lahn: von der Mündung in den Rhein bis km 12,22 bei Wetzlar

Für die Regelung des Schiffsverkehrs gelten im Einzelnen nachfolgende Polizeiverordnungen:

- Rhein: Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) vom 19. Dezember 1994
- Mosel: Moselschiffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV) vom 3. September 1997
- Neckar, Saar, Lahn: Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) vom 8. Oktober 1998

Die von der WSD Südwest erlassenen schiffahrtspolizeilichen Verordnungen (sogenannte 3-Jahres-Verordnungen) sind Bestandteil der oben genannten Rechtsvorschriften und gehen deren Regelungen vor.

Besonderheiten gelten am Oberrhein, wo die Schiffahrtsrinne identisch ist mit der Staatsgrenze zwischen Frankreich und Deutschland, und im Kondominiums-bereich, wo auf der gesamten Moselbreite die vom Großherzogtum Luxemburg und Deutschland gemeinsam beschlossenen Vorschriften gelten.

Tabelle 16 enthält alle ausgestellten Befähigungszeugnisse nach Art und Anzahl:

Art der ausgestellten Befähigungszeugnisse		Anzahl	
		2010	2009
<b>Gemäß Rheinpatentverordnung</b>			
<b>Großes Patent</b>	Erstausstellung	10	16
	Erweiterung	40	32
	Ersatzausfertigung	3	3
<b>Kleines Patent</b>	Erstausstellung	0	0
	Erweiterung	0	0
	Ersatzausfertigung	0	0
<b>Behördenpatent</b>	Erstausstellung	17	28
	Erweiterung	1	6
	Ersatzausfertigung	1	0
<b>Sportpatent</b>	Erstausstellung	6	7
	Erweiterung	0	0
	Ersatzausfertigung	0	0
	Umtausch nach § 5.02	0	7
<b>Gemäß Binnenschifferpatentverordnung</b>			
<b>Schifferpatent „B“</b>	Erstausstellung	3	1
	Ersatzausfertigung	1	0
<b>Schifferpatent „C2“</b>		3	1
<b>Sportschifferzeugnis „E“</b>		3	1
<b>Fährführerschein</b>	Erstausstellung	1	5
	Erweiterung	0	3
	Ersatzausfertigung	0	2
<b>Eintrag der Tauglichkeit nach § 4.01 RheinPatV und § 24 BinSchPatentV</b>		363	355
davon mit Ausstellen der Patentkarte		140	133
davon mit Bescheid		223	222
<b>Gemäß Radarpatentverordnung</b>			
Erstausstellung		87	90
Ersatzausfertigung		5	3
<b>Sachkundebescheinigung nach ADNR – RB 001</b>			
Verlängerung		2	4
<b>Anzahl aller Befähigungszeugnisse</b>		<b>546</b>	<b>565</b>
Entzug Befähigungszeugnisse		0	0

Tabelle 16 : Erteilte Befähigungszeugnisse

Folgende Prüfungsergebnisse über die in der WSD SW abgelegten Prüfungen wurden erzielt:

	ADNR Fachprüfung		Rheinschiffer/Schifferpatent		Radarpatent	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Anzahl der Prüfungen	1	0	20	17	1	6
Teilnehmer	1	0	101	77	8	30
bestanden	1	0	63	59	8	26
Nicht bestanden	0	0	38	18	0	4

Tabelle 17: Prüfungsergebnisse der Fachprüfungen

### Amtliche Schifffahrtsnachrichten

In den „Amtlichen Schifffahrtsnachrichten für das Rheinstromgebiet“ (ASN), dem amtlichen Veröffentlichungsorgan der WSDn West, Süd und Südwest für schifffahrtspolizeiliche Bekanntmachungen, wurden 2010 insgesamt 36 Ausgaben (Vorjahr: 24) mit 10 (8) Verordnungen, 39 (26) Anordnungen und 39 (20) Hinweisen veröffentlicht.

### Militärische Übungen/Veranstaltungen

Militärische Übungen mit Sperre fanden 2010 nicht statt (Vorjahr: 0). Die Befugnis, besondere Veranstaltungen gemäß § 1.23 der Polizeiverordnungen zu erlauben, liegt bei den WSÄ.

### Wasserski- und Wassermotorradstrecken

Der Bereich der WSD Südwest umfasst 63 Wasserski-strecken (einschl. Oberrhein und Kondominium an der Obermosel) und 10 Wassermotorradstrecken.

### Schifffahrtspolizeiliche Erlaubnisse (SE)

Die WSD Südwest erteilte 2010 im Einvernehmen mit der WSD West 4 SE für Sondertransporte gemäß § 1.21 (Vorjahr: 2) und 2 Sondererlaubnisse gemäß § 11.02 RheinSchPV (Vorjahr: 3) sowie im Einvernehmen mit der WSD Süd 2 SE gemäß § 1.21 BinSchStrO/RheinSchPV. Ab dem 1. Januar dürfen Frachtschiffe und Fahrgastkabinenschiffe mit einer Länge von mehr als 110–135 m die Mosel ohne besondere Erlaubnis befahren, wenn sie die Voraussetzungen der neu formulierten §§ 1.10, 8.01 und 8.07 der MoselSchPV erfüllen. Erlaubnisse gemäß § 1.23, § 3.27 RheinSchPV wurden 2010 nicht erteilt. Das WSA Bingen erteilte 38 (21) schifffahrtspolizeiliche Erlaubnisse gem. § 1.21 RheinSchPV.

### Ordnungswidrigkeiten

Bußgeldbescheide werden aufgrund von Anzeigen der Wasserschutzpolizei der Länder Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland erteilt.

Sie ahnden u. a. Verstöße gegen:

- Verkehrsregeln (RheinSchPV, MoselSchPV und BinSchStrO)
- Untersuchungsordnung (BinSchUO)
- Patentverordnungen (RheinPatV, BinSchPatentV, RadarPatV und SpBFüV)
- Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter (ADN)
- Verkehrsregeln der Freizeit- und Sportschifffahrt.

Die Anzeigen umfassen für 2010 eine Anzahl von 1 385 (1 418) Verfahren.

### 3.3 Schifffahrtsabgaben

#### Allgemeines

Die Wirtschaft erholt sich, die Krise ist jedoch noch nicht komplett überwunden!

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes<sup>1</sup> steigt das Transportaufkommen 2010 um 3,1% auf 4,1 Mrd. t, die tonnenkilometrische Leistung noch deutlicher um 7,2% auf 624 Mrd. tkm. Alle Verkehrsträger befördern mehr Güter. Die Binnenschifffahrt erzielt die prozentual höchsten Steigerungsraten (um 14,0% auf 233 Mio. t bzw. um 13,7% auf 63,1 Mrd. tkm). Ihr Anteil am Gesamtvolumen bleibt aber mit 6,1% (Tonnage) bzw. 10,1% (tkm) bescheiden.

102,8 Mio. t bzw. 17,3 Mrd. tkm begründen auf den abgabepflichtigen Binnenwasserstraßen die wieder zunehmenden Gesamteinnahmen aus Schifffahrtsabgaben. Diese steigen um 6,3 Mio. EUR (+12,3%) auf 55,1 Mio. EUR, können aber die Verluste in 2009 (-8,2 Mio. EUR bzw. -14,4%) nicht ausgleichen. Spiegel-

bildlich zum Vorjahr erholen sich die Einnahmen linksrheinisch (+21,8%) deutlicher als rechtsrheinisch (+11,0%).

Trotz der Gewinne verzeichnet der Abgabentitel 1203-111 01 immer noch 28,3% bzw. 18 Mio. EUR weniger Einnahmen als 1994. Mehr noch als die konjunkturellen und witterungsbedingten Einflussfaktoren zeichnet die Vielzahl der ermäßigten Abgabensätze für diese Entwicklung verantwortlich. Ähnliches gilt für die Moselschifffahrtsabgaben, die sich seither um 13,0% (1,4 Mio. EUR) verringerten.

Das Jahresergebnis 2010 hätte ohne die winterlichen Einflussfaktoren am Jahresanfang und am Jahresende sicher freundlicher ausfallen können. Im Januar und Februar bleiben aber höhere Einnahmen besonders auf Main und Main-Donau-Kanal buchstäblich im Eis stecken:

Statistisches Bundesamt: Güterverkehr in Mio. Tonnen und Mrd. Tonnenkilometer									
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 <sup>1)</sup>	Veränderung 2009 : 2010
Straße	3000	3043	3078	3251	3394	3450	3108	3130	+1,2%
	364	384	405	432	467	473	425	438	+5,5%
Eisenbahn	304	310	317	346	361	371	310	355	+13,9%
	80	86	95	107	115	116	96	107	+11,9%
Binnenschiff	220	236	238	244	249	246	201	233	+14,0%
	58	64	64	64	65	64	54	63	+13,7%
Seeschiff	251	268	281	299	311	317	263	276	+6,1%
	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Rohrleitung	92	94	95	94	91	91	89	88	0,0%
	15	16	17	16	16	16	16	16	+2,0%

Tabelle 1: destatis, Güterverkehr 2010

<sup>1)</sup>destatis-Prognose 2010

<sup>1</sup> Destatis, Pressemitteilung Nr. 034 vom 26. Januar 2011

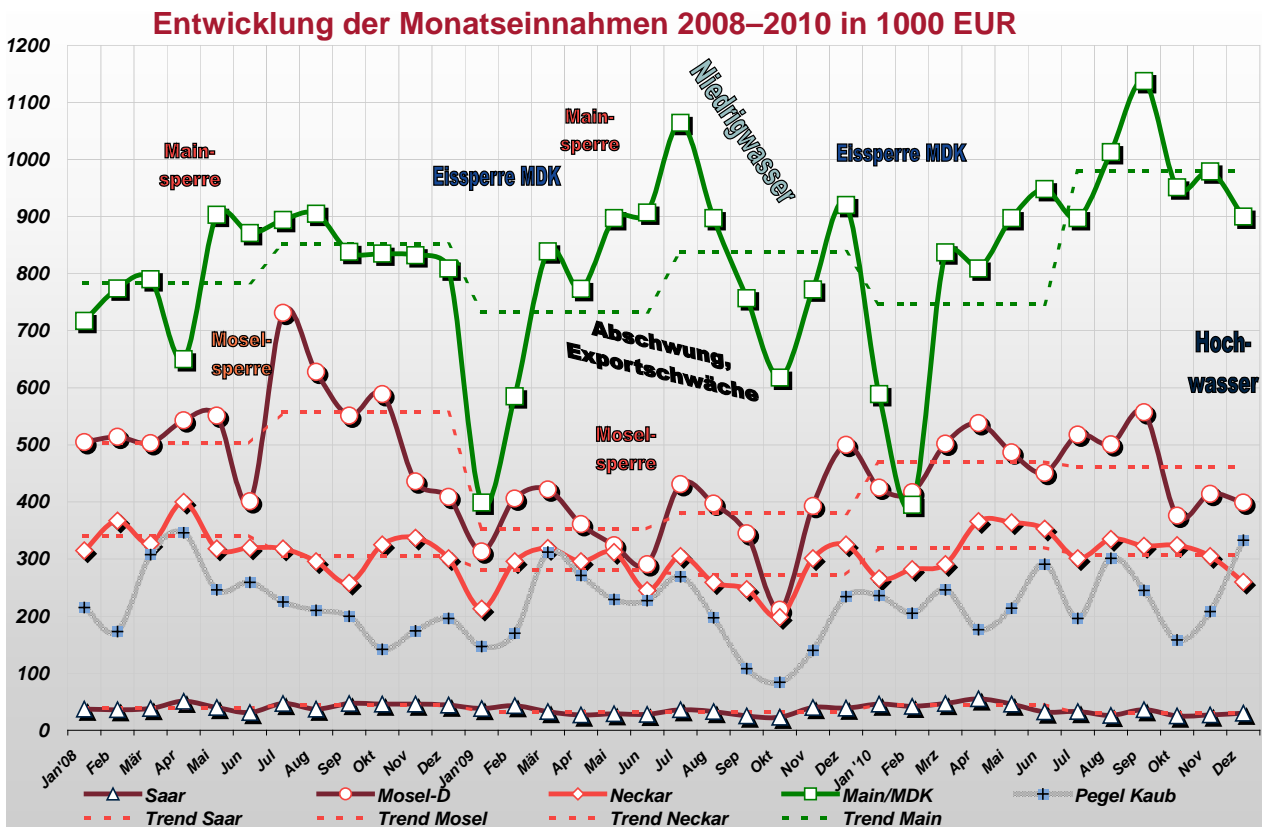


Abb. 1: Entwicklung Monateinnahmen 2008–2010

**Abgabenerhebung**

Von über 200 Schleusen sind 2010 nur noch 53 Abfertigungsstellen für die WSD Südwest und 48 Abfertigungsstellen für die WSD West in der Abgabenerhe-

bung aktiv. Erstmals über ein ganzes Jahr erhebt die zentrale Hebestelle Kostheim die Abgaben für alle Rheinverkehre, d. h. 96,9% aller Einnahmen auf Main und MDK. Folgerichtig dominiert Kostheim die aktuelle Rangliste der Abfertigungsstellen:

Rang 2010 (2009)	Nr.	Abfertigungsstelle	Bereich	unbare Zahlungen	Barzahlungen	Gesamteinnahmen
1 (1)	301	Kostheim	Main	9713976,61	311990,56	10025967,17
2 (2)	004	Friedrichsfeld	West	7012602,33	85578,81	7098181,14
3 (5)	501	Koblenz	Mosel	4856571,40	105939,40	4962510,80
4 (3)	016	Anderten	West	4045510,66	-	4045510,66
5 (4)	023	Lüneburg	West	3949844,09	23970,10	3973814,19
6 (6)	002	Duisburg-Meiderich I	West	3278073,03	38645,25	3316718,28
7 (7)	201	Feudenheim	Neckar	2351125,78	40322,45	2391448,23
8 (9)	031	Rothensee	West	2067276,38	6758,85	2074035,23
9 (10)	012	Herbrum	West	1303258,00	104000,11	1407258,11
10 (12)	058	Hohensaaten	West	960075,88	126003,22	1086079,10

Tabelle 2: Schifffahrtsabgaben 2010 – Abfertigungsstellen nach Gesamteinnahmen

Verhältnis Barzahler – Stundungsnehmer					
		Barzahlung		Stundung und sonstige	
Saar	Einnahmen	2 812 €	0,6%	444 219 €	99,4%
	Fälle (Vorjahr)	20 (91)	1,1%	1 733 (1 794)	98,9%
Mosel	Einnahmen	112 176 €	2,0%	5 585 671 €	98,0%
	Fälle (Vorjahr)	521 (632)	8,0%	6 556 (5 386)	92,0%
Neckar	Einnahmen	66 919 €	1,8%	3 692 657 €	98,2%
	Fälle (Vorjahr)	205 (253)	3,4%	5 917 (5 663)	96,6%
Main/MDK	Einnahmen	333 739 €	3,2%	10 350 838 €	96,8%
	Fälle (Vorjahr)	510 (695)	4,3%	15 840 (15 426)	95,7%
Gesamt	Einnahmen	515 646 €	2,5%	20 073 385 €	97,5%
	Fälle (Vorjahr)	1 256 (1 671)	4,0%	28 208 (33 888)	96,0%

Tabelle 3: Barzahler – Stundungsnehmer

Da in die Online-Abgabenerhebung auch 2010 keine Bewegung kommt, versuchen die Abrechnungsstellen weiterhin, mit tariflichen und organisatorischen Maßnahmen den Verwaltungsaufwand für Schifffahrtstreibende und Abfertigungsstellen zu verringern. Die Reduzierung der Barzahlungen an den Schleusen verzeichnet im Zuständigkeitsbereich der WSD Südwest auch 2010 Erfolge:

Nur noch 2,5% der Abgaben (Vorjahr 3,2%) bei 4,0% der Fälle (Vorjahr 5,6%) werden 2010 bar gezahlt. Obwohl die Gesamtzahl der Fälle um 4,7% zunimmt, gehen die Barzahlungen deutlich um 24,8% zurück. Durchschnittlich fallen an jedem Tag auf allen süd- und südwestdeutschen Bundeswasserstraßen nur noch dreieinhalb Barzahlungen an. In den letzten zehn Jahren hat die Zahl der Abgabenerklärungen an den süddeutschen Abfertigungsstellen um 36% abgenommen, die aufwändigen Barzahlungsfälle sogar um 75%.

### Entwicklung der Güterschifffahrt

Die tonnenkilometrischen Abgaben der Güterschifffahrt bestimmen maßgeblich die Höhe der Einnahmen. 95,24% der Abgaben resultieren aus Güterverkehren (davon 0,8% Container). Der Boom der Flusskreuzfahrten begründet den expandierenden Anteil der Fahrgastschifffahrt (4,5%). Die Abgaben für sonstige Fahrzeuge und die Gebühren für Sonderschleusungen sind nur Randerscheinungen.

Der besonders stark frequentierte Rhein und die Donau bleiben aufgrund internationaler Verträge abgabenfrei. In den Tarifen von Abgaben befreit sind Leerfahrten und Leercontainer.

Außerdem verzichtet der Bund 2010 auf Einnahmen in Höhe von 114 000 EUR für Baustellenverkehre im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (248 749 t) und Vorladegüter<sup>1</sup> (181 428 t).

<sup>1</sup> Güter, die auf derselben Strecke hin und her transportiert werden, um Teile der Ladung zu löschen oder neue Güter zuzuladen

Kohle- und Getreidetransporte dominieren unverändert die Transporte auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen. Danach haben die exportabhängigen Montangüter wieder Boden gutgemacht. Auch Dünge- und Futtermittel legen zu. Ölsaaten (Raps, Sonnenblumenkerne) können dagegen das gute Vorjahresergebnis nicht bestätigen.

Mit zwei Tarifnachträgen zum süddeutschen Tarif werden in vier Fällen Abgaben zur Verlagerung neuer Verkehre auf die Wasserstraßen ermäßigt. Drei ineffiziente Ausnahmeregelungen fallen dagegen dem Rotstift zum Opfer. Die durchschnittlichen Abgabensätze bleiben auch 2010 im süddeutschen Bereich weitestgehend sehr moderat (Ausnahme Neckar).

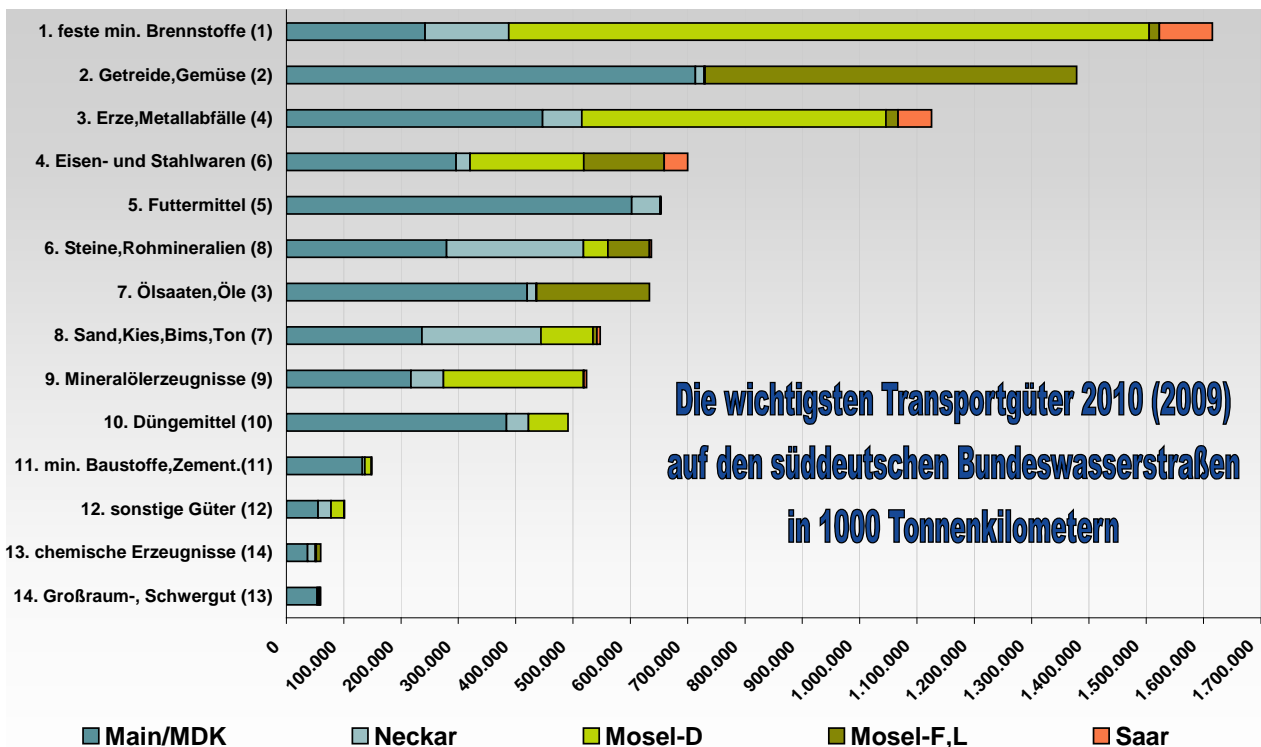


Abb. 2: Die wichtigsten Transportgüter 2010

**Güterschifffahrt auf Main und Main-Donau-Kanal**

42,3% der Tonnage auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen fallen auf Main und Main-Donau-Kanal an (18,5 Mio. t). Mit 47,5% ist der Anteil der Verkehrsleistung noch höher (4,1 Mrd. tkm). Die daraus resultierenden Einnahmen in Höhe von 9,8 Mio. EUR liegen sogar über dem Ergebnis von 2008.

Das Transportaufkommen wird durch Mineralölzeugnisse zum Untermain, Kohle, Sand und Kies dominiert. Nur bei Sand, Kies und Ölsaaten sind Verluste zu beklagen. Die höchste Zunahme gibt es bei Düngemitteln (+468 000 t), Steine, Erden, Salz und Getreide.

Die hohe Verkehrsleistung wird von Getreide- und Futtermitteltransporten bestimmt. Obwohl und auch weil die bayerische Getreideernte qualitativ schwach ausfällt, entwickelt sich eine Art Getreidetourismus: die bayerische Ernte ist nur als Futtermittel geeignet und wird nach Rheinhäfen verschifft. Im Gegenzug kommt hochwertiges Getreide vom Oberrhein und aus Frankreich in die bayerischen Getreidemühlen und Brauereien (!). Höher ist nur die Steigerung bei Düngemitteln (140 Mio. tkm). Bei Raps und Sonnenblumenkernen sind nach Ernteaussfällen in Südosteuropa starke Einbrüche zu verzeichnen.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t			
Rang	Güterart	2009	2010
1	Mineralölzeugnisse	3,1	3,2
2	Feste min. Brennstoffe	2,3	2,5
3	Sand, Kies, Ton	2,7	2,4
4	Getreide	1,5	1,7
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2009	2010
1	Getreide	6,3	7,1
2	Futtermittel	5,8	6,0
3	Erze, Schrott	4,2	4,5
4	Ölsaaten	5,2	4,2

Tabelle 5

**Neckar**

Auch nach Durchschreiten der Talsohle erreicht die Güterschifffahrt auf dem Neckar nur das zweitschlechteste Ergebnis seit 1990. 7,2 Mio t und 0,9 Mrd. tkm führen zu Einnahmen von nur 3,6 Mio. EUR, über 40% weniger als noch 1990.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t			
Rang	Güterart	2009	2010
1	Salz, Steine, Erde	1,9	2,1
2	Sand, Kies, Ton	1,7	1,7
3	Feste min. Brennstoffe	1,0	1,2
4	Futtermittel	0,6	0,7
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2009	2010
1	Sand, Kies, Ton	2,1	2,4
2	Salz, Steine, Erde	2,1	2,1
3	Feste min. Brennstoffe	1,3	1,5
4	Erze, Schrott	0,6	0,7

Tabelle 6

Steine, Erden und Salze erreichen die höchste Steigerung, wobei die gestiegene Nachfrage nach Streusalz allein zu einer Mehrtonnage von 216 000 t führt. Im Gegensatz zu den anderen Bundeswasserstraßen verringern sich Eisen- und Stahltransporte (-27 000 t). Hier erhält ein Neckardrahtwerk Konkurrenz am Main durch ein Werk des gleichen Firmenkonsortiums.



### Mosel und Saar

Die exportorientierte Güterstruktur der Mosel- und Saarverkehre führt nach den dramatischen Verlusten des Vorjahres zu überdurchschnittlichen Gewinnen. 14,8 Mio. t bedeuten 2,9 Mio. t mehr als im Vorjahr, aber auch 1,0 Mio. t weniger als 2008. 31,3% der Tonnage entfallen auf Transitverkehre, i. d. R. zu Tal, die von den französischen und luxemburgischen Kollegen abgefertigt werden.

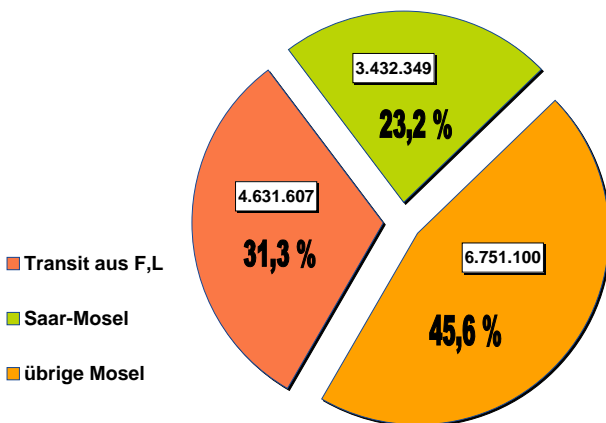


Abb. 3: Moseltonnage 2010 in 1000 t

Über zwei Drittel Beförderungsmenge erfassen die deutschen Moselschleusen. Der Anteil der darin aufgehenden Saarverkehre geht auf 23,2% zurück. Mit der Rückkehr der Montangüter ändern sich die Gewichtungen der Tarifstruktur.

Der Umschlag in den Saarläufen stieg um eine halbe Million auf 3,5 Mio. t. Das wichtigste Transportgut, wenn auch deutlich rückläufig (-165 000 t), bleibt die Importkohle (Tab. 7).

Erze und Schrott finden mit einem Plus von über 600 000 t in die Erfolgsspur zurück.

Die Saarverkehre nehmen auf dem Weg vom und zum Rhein Einfluss auf das Ergebnis der deutschen Moselschleusen (+1,5 Mio. t!) (Tab. 8).

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t			
Rang	Güterart	2009	2010
1	Feste min. Brennstoffe	1,6	1,5
2	Erze, Schrott	0,4	1,0
3	Eisen und Stahl	0,6	0,7
4	Steine, Erden, Salz	0,1	0,1
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2009	2010
1	Feste min. Brennstoffe	1,0	0,9
2	Erze, Schrott	0,2	0,6
3	Eisen und Stahl	0,4	0,4
4	Sand, Schlackensand	0,1	0,1

Tabelle 7

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t			
Rang	Güterart	2009	2010
1	Feste min. Brennstoffe	4,1	4,6
2	Erze, Schrott	1,0	4,6
3	Mineralölerzeugnisse	1,2	1,3
4	Eisen und Stahl	0,8	1,0
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2009	2010
1	Feste min. Brennstoffe	9,8	11,2
2	Erze, Schrott	1,9	5,3
3	Mineralölerzeugnisse	2,3	2,4
4	Eisen und Stahl	1,8	2,0

Tabelle 8

Über zwei Drittel der Transportmenge entfällt auf Kohle (+0,5 Mio. t) und Erze, Schrott (+1,4 Mio. t!).

Talverkehre aus Frankreich und Luxemburg werden dagegen von landwirtschaftlichen Gütern dominiert.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t			
Rang	Güterart	2009	2010
1	Getreide	2,0	2,4
2	Ölsaaten	0,7	0,7
3	Eisen und Stahl	0,4	0,5
4	Steine,...	0,4	0,3
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2009	2010
1	Getreide	5,2	6,5
2	Ölsaaten	2,0	2,0
3	Eisen und Stahl	1,1	1,4
4	Steine,...	0,7	0,7

Tabelle 9

Getreide (+428 000 t) und Stahl (+116 000 t) stehen allein für die um über eine halbe Million Tonnen gewachsene Gütermenge. Im Übrigen bewegen sich die Güterverkehre mit steigender Tendenz auf Vorjahresniveau.

### Containerschifffahrt

Die Containereinheiten kletterten auf den abgabenpflichtigen Bundeswasserstraßen um 12,1% auf 215 237 TEU.

Sie fallen zu etwa gleichen Teilen in den Bereichen der WSD West (106 917) und Südwest (108 320) an. 40,8% sind Leercontainer und damit abgabenfrei. Für die beladenen Container werden 2010 dagegen 341 592,38 EUR gezahlt. Auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen steigt besonders die Zahl der Leercontainer (40 863 TEU). Nennenswerte Verkehre fallen nur auf Main/MDK (74 947 TEU) und Neckar (27 379 TEU) an. Auf die Mosel verirren sich 5 994 Containereinheiten, die Saar bleibt containerfrei.

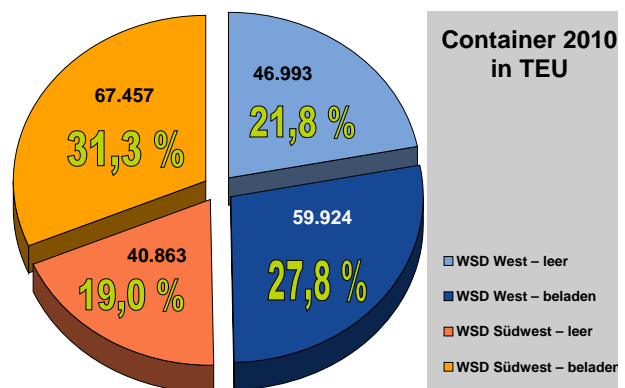


Abb. 4: Container 2010 in TEU

### Fahrgastschifffahrt

Die Einnahmen der Fahrgastschifffahrt kratzen 2010 mit 981 389 EUR an der Millionengrenze. Die Erhebung der Fahrgastschifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen ist von der WSD Ost zurück auf die WSD West übertragen worden. Daher sind diese Einnahmen wieder berücksichtigt (158 179 EUR = 16,2% der Gesamt-FGS-Abgaben).

Die Abgaben der WSD West erscheinen gering, weil die Flusskreuzfahrer (25 248 EUR) hier offensichtlich noch keine attraktiven Ziele gefunden haben. Für Rhein-Main-Donau- und Rhein-Mosel-Verkehre ist der stete Aufwärtstrend ungebrochen. Fahrgastkabinenschiffe zahlen im Süden allein 703 903 EUR, d. h. 86% aller Fahrgastschifffahrtsabgaben.

Mehr Arbeit hat die WSD West mit Fahrgasttagesschiffen. Die niedrigen Abgabensätze lassen jedoch nur Einnahmen in Höhe von 133 231 EUR zu. Im Süden, Schwerpunkt Mosel, fallen sie mit 119 007 EUR noch bescheidener aus.

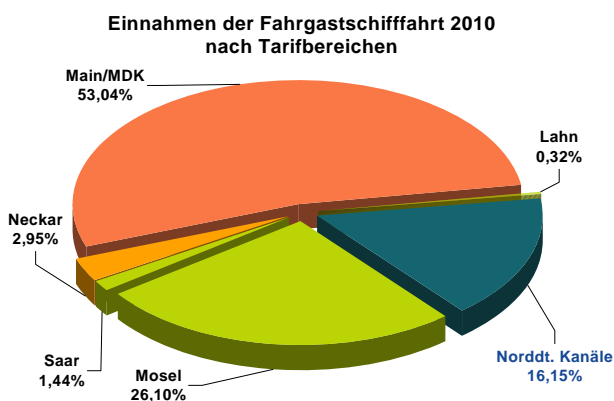


Abb. 5: Einnahmen Fahrgastschifffahrt 2010

### Sonstige Einnahmen

Der Vollständigkeit halber erwähnt, aber im süddeutschen Bereich statistisch zu vernachlässigen sind die sonstigen Einnahmen. Für schwimmende Geräte und Anlagen stehen rd. 20 000 EUR zu Buche.

Zusätzlich zu den kilometrischen Abgaben werden an Neckar und Lahn Gebühren für Schleusungen außerhalb der Schleusenbetriebszeiten fällig. Vorschleusungsgebühren für Güterschiffe (hier Main) sind selten anzutreffen. Beides führt zu einer Jahressumme von 12 260 EUR.

### Fazit

Es bleibt zu hoffen, dass 2011 der Aufwärtstrend zurück zur Normalität anhält. Zweifel sind erlaubt, da die Binnenschifffahrt gleich zu Jahresbeginn unter Hochwasser, Eis und Versandungen zu leiden hat. Der Schiffsunfall des MS Waldhof sorgt daneben auf dem Rhein als Hauptverkehrsader zu den süddeutschen Bundeswasserstraßen für temporären Stillstand. Die Auftragsbücher der Wirtschaft sind gefüllt. Optimis-

mus scheint daher erlaubt, wenn der Schifffahrt nach dem schlechten Start kein Vertrauensverlust entstanden ist.

Die Zielvorgaben der Abrechnungsstellen für 2011 setzen auf den Entwicklungen der Vorjahre auf:

- a) Verbessern des Verfahrens der Abgabenerhebung und Abfertigung für die Schifffahrtstreibenden, Lösungen zur Ermöglichung von Online-Anmeldungen,
- b) Optimieren der Qualität der Abrechnungen und der Kommunikationswege Schifffahrt – Schleuse – Abfertigungsstelle,
- c) Reduzieren und Bündeln der Barzahlungsfälle,
- d) Unterstützen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort, auch mit technischen Hilfsmitteln,
- e) Steigern der Einnahmen aus Schifffahrtsabgaben incl. kritischer Prüfung des aktuellen Abgabenniveaus.



# Anlage 1

## Frachtschiffsverkehr

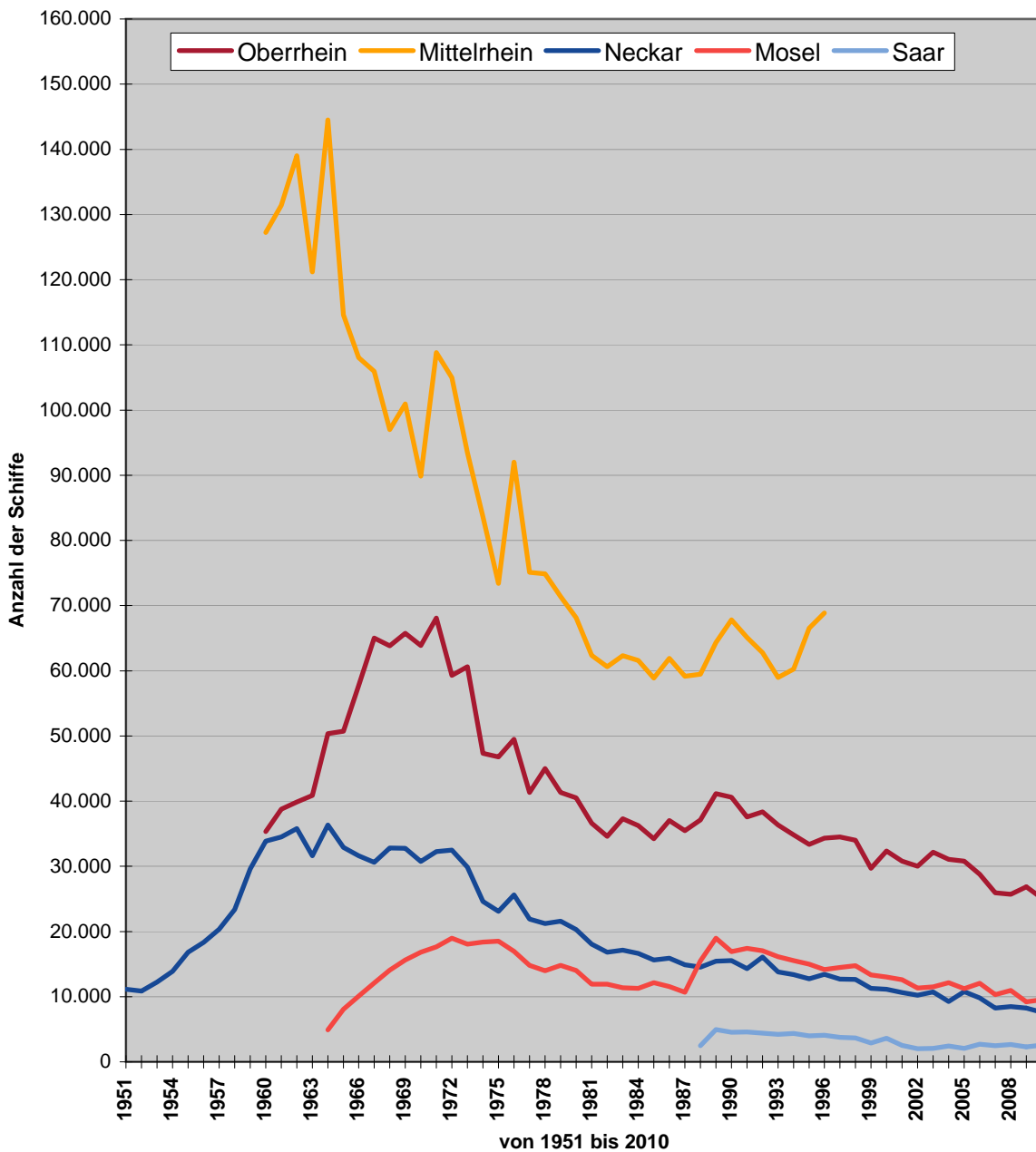
Frachtschiffsverkehr 2010 – Vergleich zum Vorjahr .....	36
Entwicklung des Frachtschiffsverkehrs im Bereich der WSD Südwest .....	37
<b>Neckar (Schleuse Feudenheim)</b>	
Frachtschiffsverkehr 2010 – Schiffslängen .....	38
Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert .....	39
<b>Mosel (Schleuse Koblenz)</b>	
Frachtschiffsverkehr 2010 – Schiffslängen .....	40
Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert .....	41
Entwicklung der Fahrten von beladenen 135 m Schiffen nach Nationen gruppiert .....	42

# WSD Südwest

## Frachtschiffsverkehr 2010 – Vergleich zum Vorjahr

Frachtschiffsverkehr					
Bundeswasserstraße (Erfassungsstelle)	Anzahl		Anzahl		
	zu Berg	zu Tal	2010	2009	Veränd. in %
<b>Oberrhein</b> (Schleuse Iffezheim)					
mit eig. Triebkraft	10 886	10 902	21 788	23 443	-7,1%
ohne eig. Triebkraft	1 655	1 652	3 307	3 390	-2,4%
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>12 541</b>	<b>12 554</b>	<b>25 095</b>	<b>26 833</b>	<b>-6,5%</b>
davon leer	3 953	3 796	7 749	8 856	-12,5%
<b>Neckar</b> (Schleuse Feudenheim)					
mit eig. Triebkraft	3 761	3 820	7 581	7 582	0,0%
ohne eig. Triebkraft	2	11	13	651	-98,0%
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>3 763</b>	<b>3 831</b>	<b>7 594</b>	<b>8 233</b>	<b>-7,8%</b>
davon leer	354	1 696	2 050	2 521	-18,7%
<b>Mosel</b> (Schleuse Koblenz)					
mit eig. Triebkraft	4 258	4 143	8 401	7 871	6,7%
ohne eig. Triebkraft	584	565	1 149	1 338	-14,1%
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>4 842</b>	<b>4 708</b>	<b>9 550</b>	<b>9 209</b>	<b>3,7%</b>
davon leer	200	1 710	1 910	2 202	-13,3%
<b>Saar</b> (Schleuse Kanzem)					
mit eig. Triebkraft	1 176	1 176	2 352	1 809	30,0%
ohne eig. Triebkraft	62	99	161	485	-66,8%
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>1 238</b>	<b>1 275</b>	<b>2 513</b>	<b>2 294</b>	<b>9,5%</b>
davon leer	44	881	925	705	31,2%

## Entwicklung des Frachtschiffsverkehrs im Bereich der WSD Südwest



# Neckar (Schleuse Feudenheim)

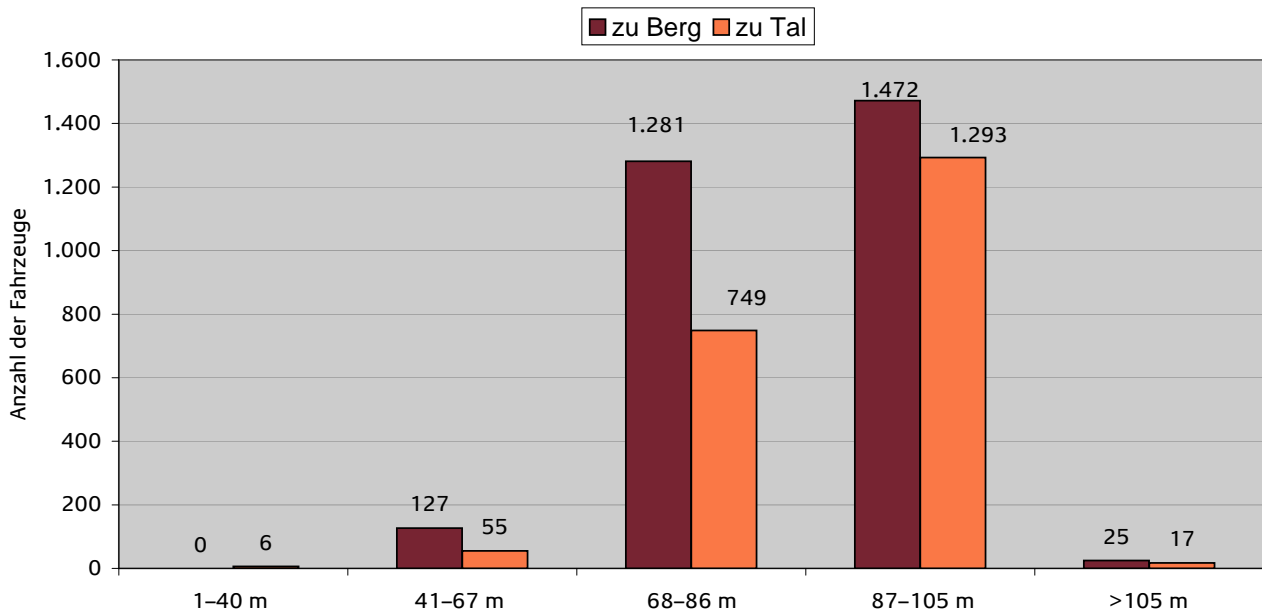
## Frachtschiffsverkehr 2010 – Schiffslängen

	zu Berg				zu Tal				Gesamt			
	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner
GMS	1–40 m	0	0	0	6	1982	1090	0	6	1982	1090	0
	41–67 m	127	96870	68289	55	45241	30307	0	182	142111	98596	0
	68–86 m	1281	1737063	1409904	749	1040008	754895	357	2030	2777071	2164799	357
	87–105 m	1472	3388923	2233281	1293	2978266	1927796	9258	2765	6367189	4161077	16607
	>105 m	25	57349	38797	17	37529	30327	0	42	94878	69124	157
	<b>Summe</b>	<b>2905</b>	<b>5280205</b>	<b>3750271</b>	<b>7506</b>	<b>2120</b>	<b>4103026</b>	<b>2744415</b>	<b>9615</b>	<b>5025</b>	<b>9383231</b>	<b>6494686</b>
GSL	1–40 m	0	0	0	1	450	50		1	450	50	
	41–67 m	0	0	0	8	3640	2406		8	3640	2406	
	68–86 m	2	3367	2836	0	0	0		2	3367	2836	
	87–105 m	0	0	0	1	1611	637		1	1611	637	
	<b>Summe</b>	<b>2</b>	<b>3367</b>	<b>2836</b>	<b>10</b>	<b>5701</b>	<b>3093</b>		<b>12</b>	<b>9068</b>	<b>5929</b>	
	TMS	1–40 m	10	1436	200	0	0	0		10	1436	200
41–67 m		30	43713	35641	0	0	0		30	43713	35641	
68–86 m		323	477651	379671	1	1893	1051		324	479544	380722	
87–105 m		111	222493	169796	0	0	0		111	222493	169796	
>105 m		28	68773	38776	0	0	0		28	68773	38776	
<b>Summe</b>		<b>502</b>	<b>814066</b>	<b>624084</b>	<b>1</b>	<b>1893</b>	<b>1051</b>		<b>503</b>	<b>815959</b>	<b>625135</b>	
Gesamt	1–40 m	10	1436	200	7	2432	1140	0	17	3868	1340	0
	41–67 m	157	140583	103930	63	48881	32713	0	220	189464	136643	0
	68–86 m	1606	2218081	1792411	750	1041901	755946	357	2356	3259982	2548357	357
	87–105 m	1583	3611416	2403077	1294	2979877	1928433	9258	2877	6591293	4331510	16607
	>105 m	53	126122	77573	17	37529	30327	0	70	163651	107900	157
	<b>Summe</b>	<b>3409</b>	<b>6097638</b>	<b>4377191</b>	<b>2131</b>	<b>4110620</b>	<b>2748559</b>	<b>9615</b>	<b>5540</b>	<b>10208258</b>	<b>7125750</b>	<b>17121</b>

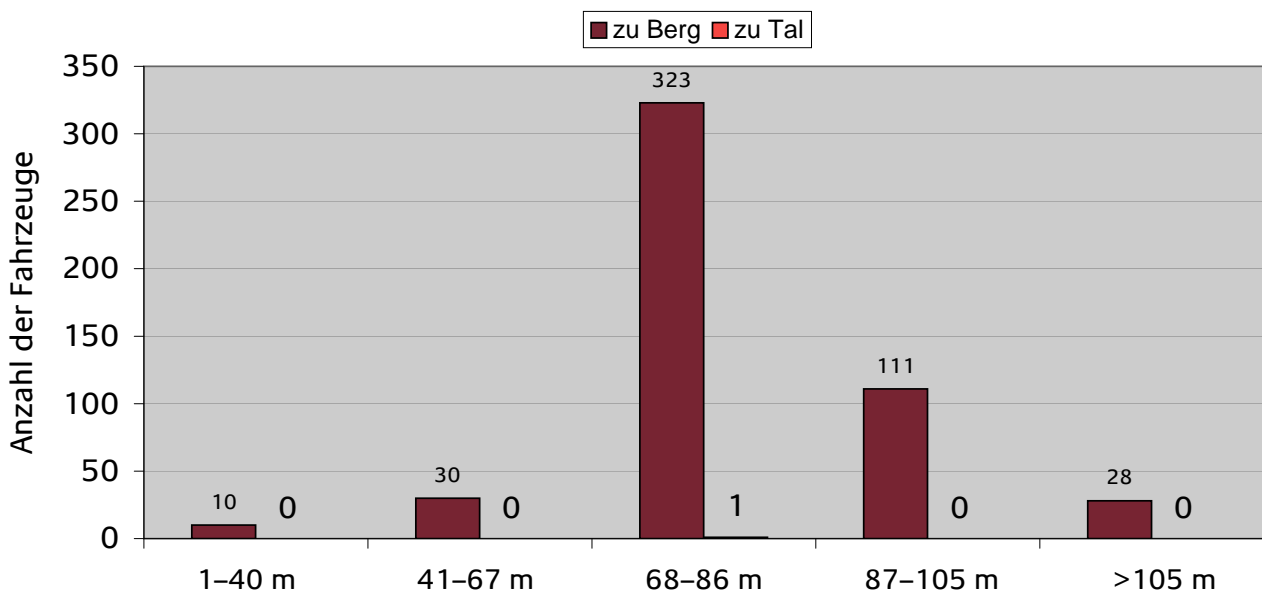


## Neckar (Schleuse Feudenheim)

### Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert



### Beladene Tankmotorschiffe nach Längen gruppiert



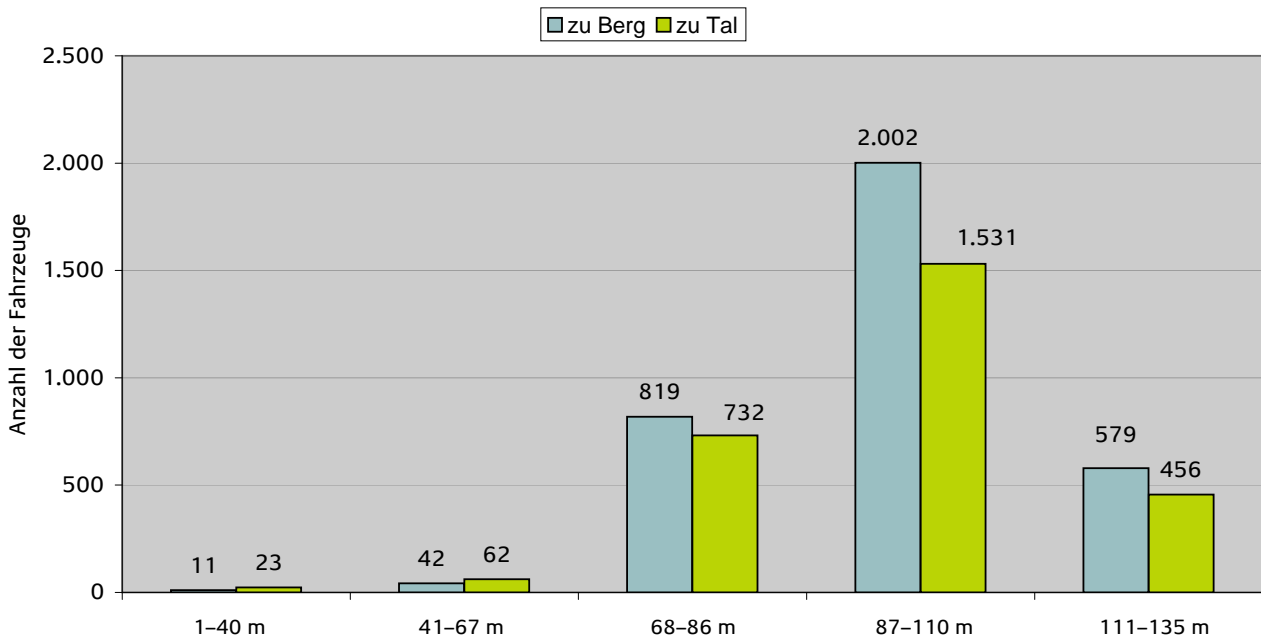
# Mosel (Schleuse Koblenz)

## Frachtschiffsverkehr 2010 – Schiffslängen

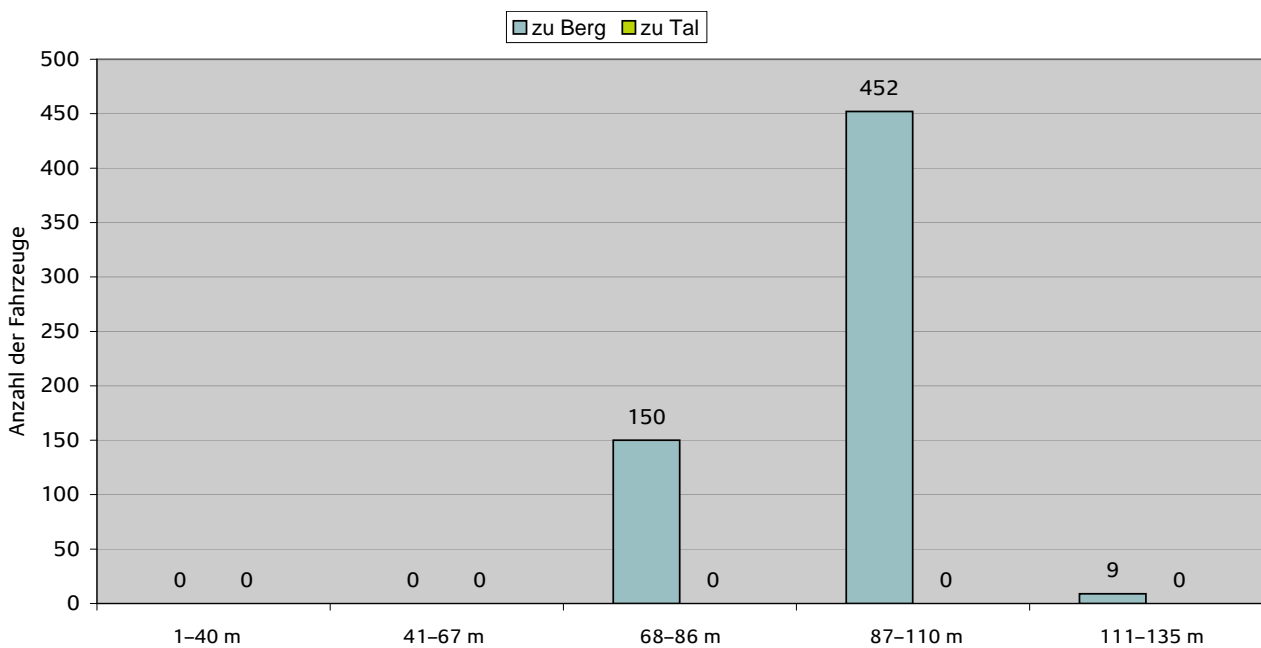
	zu Berg				zu Tal				Gesamt				
	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	
GMS	1-40 m	11	14968	11439	0	23	21957	18529	0	34	36925	29968	0
	41-67 m	42	34966	28780	0	62	47588	39508	0	104	82554	68288	0
	68-86 m	819	1159304	979241	168	732	1006796	796741	215	1551	2166100	1775982	383
	87-110 m	2002	5430408	4196704	868	1531	4173164	2966190	583	3533	9603572	7162894	1451
	111-135 m	579	2219753	1650310	1021	456	1752479	1164454	1712	1035	3972232	2814764	2733
<b>Summe</b>	<b>3453</b>	<b>8859399</b>	<b>6866474</b>	<b>2057</b>	<b>2804</b>	<b>7001984</b>	<b>4985422</b>	<b>2510</b>	<b>6257</b>	<b>15861383</b>	<b>11851896</b>	<b>4567</b>	
GSL	1-40 m	0	0	0		2	4359	3652		2	4359	3652	
	41-67 m	52	98304	76531		21	39115	24229		73	137419	100760	
	68-86 m	479	1063170	904905		174	367574	256614		653	1430744	1161519	
	87-110 m	5	11984	9875		3	9317	3111		8	21301	12986	
	<b>Summe</b>	<b>536</b>	<b>1173458</b>	<b>991311</b>		<b>200</b>	<b>420365</b>	<b>287606</b>		<b>736</b>	<b>1593823</b>	<b>1278917</b>	
TMS	1-40 m	0	0	0		0	0	0		0	0	0	
	41-67 m	0	0	0		0	0	0		0	0	0	
	68-86 m	150	215615	179404		0	0	0		150	215615	179404	
	87-110 m	452	1197767	894301		0	0	0		452	1197767	894301	
	111-135 m	9	32111	20809		0	0	0		9	32111	20809	
<b>Summe</b>	<b>611</b>	<b>1445493</b>	<b>1094514</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>611</b>	<b>1445493</b>	<b>1094514</b>		
<b>Gesamt</b>	1-40 m	11	14968	11439	0	25	26316	22181	0	36	41284	33620	0
	41-67 m	94	133270	105311	0	83	86703	63737	0	177	219973	169048	0
	68-86 m	1448	2438089	2063550	168	906	1374370	1053355	215	2354	3812459	3116905	383
	87-110 m	2459	6640159	5100880	868	1534	4182481	2969301	583	3993	10822640	8070181	1451
	111-135 m	588	2251864	1671119	1021	456	1752479	1164454	1712	1044	4004343	2835573	2733
<b>Summe</b>	<b>4600</b>	<b>11478350</b>	<b>8952299</b>	<b>2057</b>	<b>3004</b>	<b>7422349</b>	<b>5273028</b>	<b>2510</b>	<b>7604</b>	<b>18900699</b>	<b>14225327</b>	<b>4567</b>	

## Mosel (Schleuse Koblenz)

Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert



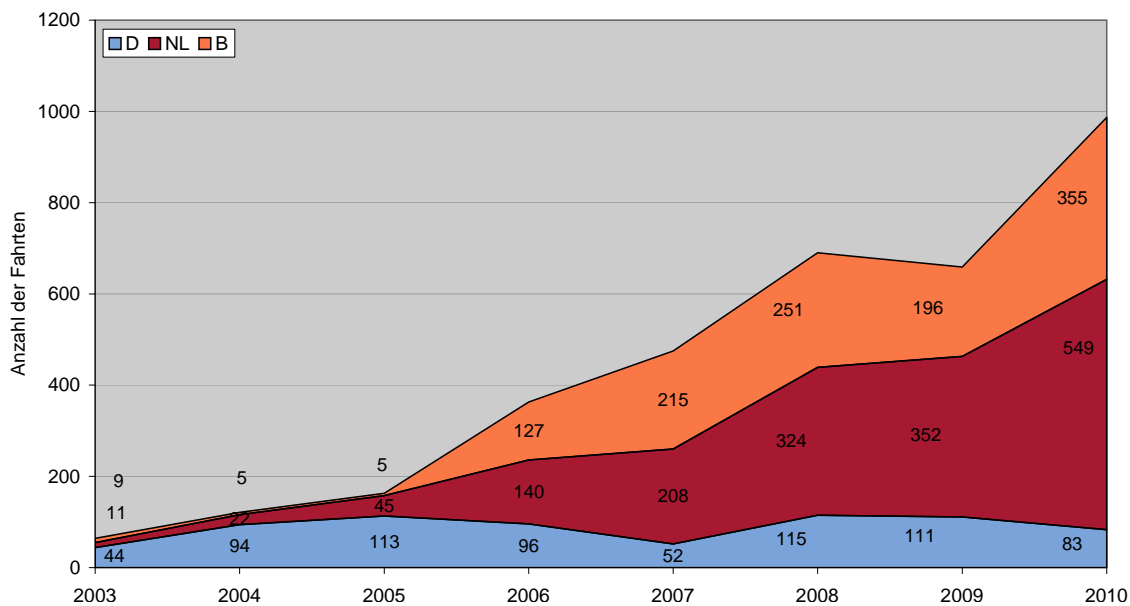
Beladene Tankmotorschiffe nach Längen gruppiert



# Mosel (Schleuse Koblenz)

Entwicklung der Fahrten von beladenen 135 m Schiffen nach Nationen gruppiert

Jahr		Nationen				
		Deutschland	Niederlande	Belgien	Frankreich	Gesamt
2003	Berg	22	8	5	0	35
	Tal	22	3	4	0	29
	<b>Gesamt</b>	<b>44</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>64</b>
2004	Berg	47	16	3	0	66
	Tal	47	6	2	0	55
	<b>Gesamt</b>	<b>94</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>121</b>
2005	Berg	57	26	2	0	85
	Tal	56	19	2	0	77
	<b>Gesamt</b>	<b>113</b>	<b>45</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>162</b>
2006	Berg	48	86	67	0	201
	Tal	48	54	60	0	162
	<b>Gesamt</b>	<b>96</b>	<b>140</b>	<b>127</b>	<b>0</b>	<b>363</b>
2007	Berg	26	128	117	0	271
	Tal	26	80	98	0	204
	<b>Gesamt</b>	<b>52</b>	<b>208</b>	<b>215</b>	<b>0</b>	<b>475</b>
2008	Berg	59	208	134	0	401
	Tal	56	116	117	1	290
	<b>Gesamt</b>	<b>115</b>	<b>324</b>	<b>251</b>	<b>1</b>	<b>691</b>
2009	Berg	54	181	103	0	338
	Tal	57	171	93	0	321
	<b>Gesamt</b>	<b>111</b>	<b>352</b>	<b>196</b>	<b>0</b>	<b>659</b>
2010	Berg	55	311	193	0	559
	Tal	28	238	162	0	428
	<b>Gesamt</b>	<b>83</b>	<b>549</b>	<b>355</b>	<b>0</b>	<b>987</b>



# Anlage 2

## Güterverkehr

Güterverkehr 2010 – Vergleich zum Vorjahr .....	44
Verkehr nach Flaggenanteilen 2010 – Vergleich zum Vorjahr .....	45
Tonnenkilometrische Leistung 2010 – Vergleich zum Vorjahr .....	46
<b>Oberrhein (Schleuse Iffezheim)</b>	
Entwicklung des Güterverkehrs .....	47
Verkehr nach Hauptgüterarten 2010 – Vergleich zum Vorjahr .....	48
Verkehr nach Flaggenanteilen 2010 .....	49
<b>Neckar (Schleuse Feudenheim)</b>	
Entwicklung des Güterverkehrs .....	50
Verkehr nach Hauptgüterarten 2010 – Vergleich zum Vorjahr .....	51
Verkehr nach Flaggenanteilen 2010 .....	52
Güterverkehr 2010 – zusätzliche Angaben.....	53
<b>Mosel (Schleuse Koblenz)</b>	
Entwicklung des Güterverkehrs .....	54
Verkehr nach Hauptgüterarten 2010 – Vergleich zum Vorjahr .....	55
Verkehr nach Flaggenanteilen 2010 .....	56
Güterverkehr 2010 – zusätzliche Angaben.....	57
<b>Saar (Schleuse Kanzem)</b>	
Entwicklung des Güterverkehrs .....	58
Verkehr nach Hauptgüterarten 2010 – Vergleich zum Vorjahr .....	59
Verkehr nach Flaggenanteilen 2010 .....	60

## WSD Südwest

## Güterverkehr 2010 – Vergleich zum Vorjahr

Güterverkehr					
Bundeswasserstraße (Erfassungsstelle)	2010		2009		Veränderung in %
	in t	Anteil in %	in t	Anteil in %	
<b>Oberrhein</b> (Schleuse Iffezheim)					
zu Berg	11 717 128	46,8%	10 827 141	44,4%	8,2%
zu Tal	13 322 722	53,2%	13 576 104	55,6%	-1,9%
<b>Gesamt</b>	<b>25 039 850</b>	<b>100,0%</b>	<b>24 403 245</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,6%</b>
<b>Mittelrhein</b> (Schnittstelle Bingen – Daten v. Stat. Bundesamt)					
zu Berg	37 628 977	61,6%	34 038 988	61,2%	10,5%
zu Tal	23 445 110	38,4%	21 567 767	38,2%	8,7%
<b>Gesamt</b>	<b>61 074 087</b>	<b>100,0%</b>	<b>55 606 755</b>	<b>100,0%</b>	<b>9,8%</b>
<b>Neckar</b> (Schleuse Feudenheim)					
zu Berg	4 377 191	61,4%	3 947 397	60,4%	10,9%
zu Tal	2 753 677	38,6%	2 584 488	39,6%	6,5%
<b>Gesamt*</b>	<b>7 130 868</b>	<b>100,0%</b>	<b>6 531 885</b>	<b>100,0%</b>	<b>9,2%</b>
<b>Mosel</b> (Schleuse Koblenz)					
zu Berg	8 993 034	63,0%	6 939 271	59,1%	29,6%
zu Tal	5 274 748	37,0%	4 807 293	40,9%	9,7%
<b>Gesamt</b>	<b>14 267 782</b>	<b>100,0%</b>	<b>11 746 564</b>	<b>100,0%</b>	<b>21,5%</b>
<b>Saar</b> (Schleuse Kanzem)					
zu Berg	2 565 344	75,7%	2 037 081	67,7%	25,9%
zu Tal	821 920	24,3%	971 300	32,3%	-15,4%
<b>Gesamt</b>	<b>3 387 264</b>	<b>100,0%</b>	<b>3 008 381</b>	<b>100,0%</b>	<b>12,6%</b>

\* vergleiche Seite 15: zusätzliche Ladung im Containerverkehr

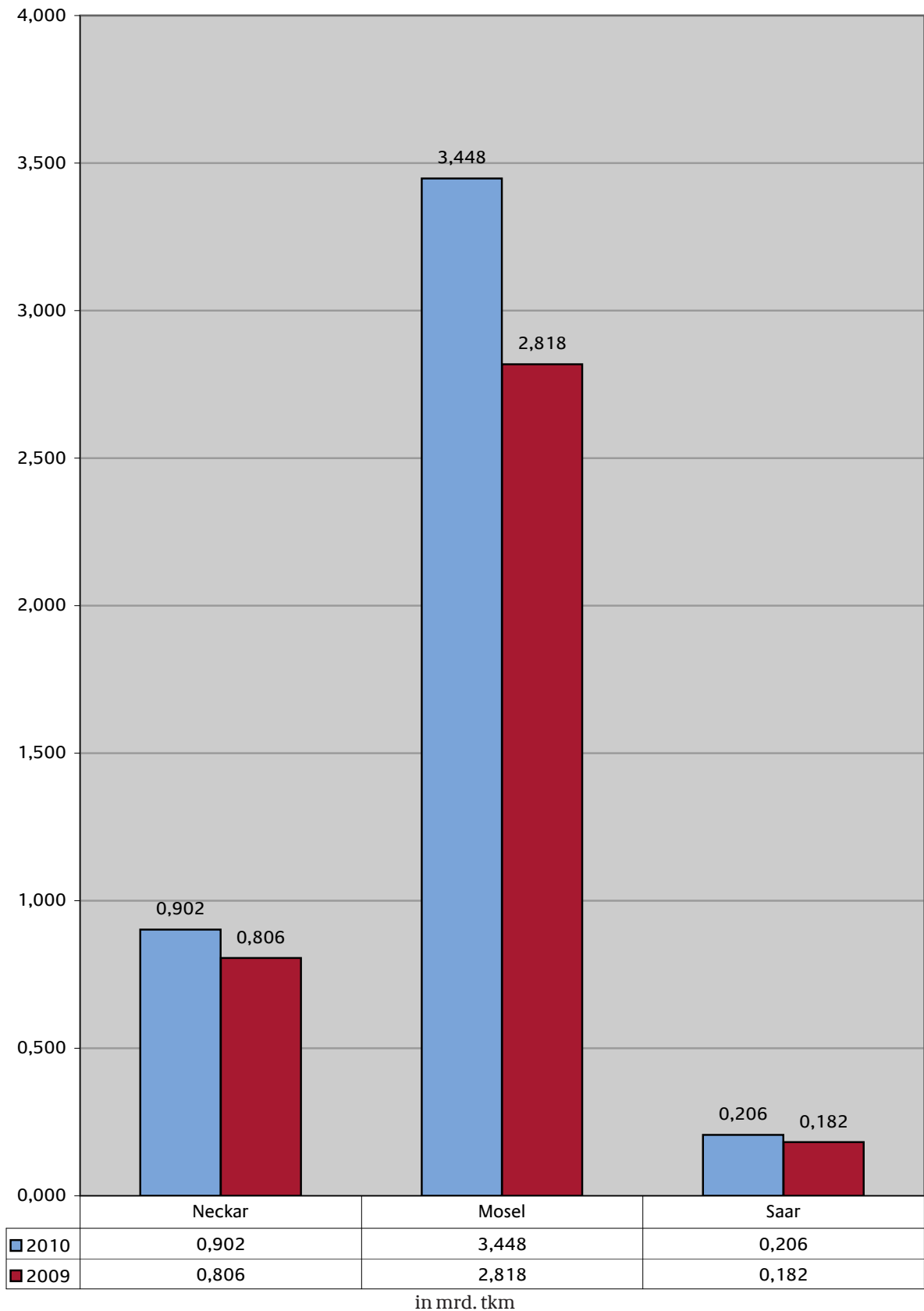
# WSD Südwest

## Verkehr nach Flaggenanteilen 2010 – Vergleich zum Vorjahr

Güterverkehr nach Flaggen in Prozent								
Flagge	Oberrhein (Schleuse Iffezheim)		Neckar (Schleuse Feudenheim)		Mosel (Schleuse Koblenz)		Saar (Schleuse Kanzem)	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Deutschland	28,1	30,8	61,7	67,6	16,8	19,8	23,4	33,4
Niederlande	53,6	51,0	33,2	27,8	54,8	49,8	58,1	48,8
Belgien	11,4	11,2	2,3	1,9	20,7	21,0	15,1	9,3
Frankreich	1,1	1,5	0,4	0,4	2,3	4,1	1,3	5,7
Schweiz	4,8	4,9	1,5	1,6	3,4	3,3	0,0	0,7
Luxemburg	0,0	0,0	0,5	0,4	1,4	1,2	1,5	1,5
Sonstige	1,0	0,6	0,4	0,3	0,6	0,8	0,6	0,6

# WSD Südwest

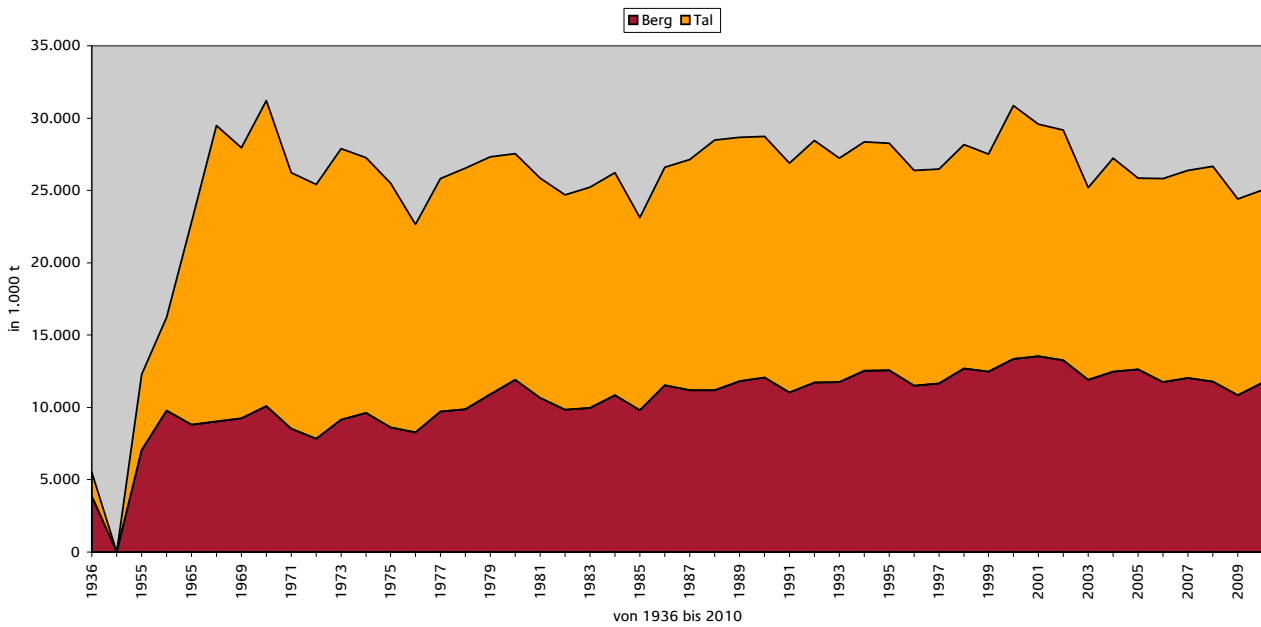
## Tonnenkilometrische Leistung 2010 – Vergleich zum Vorjahr



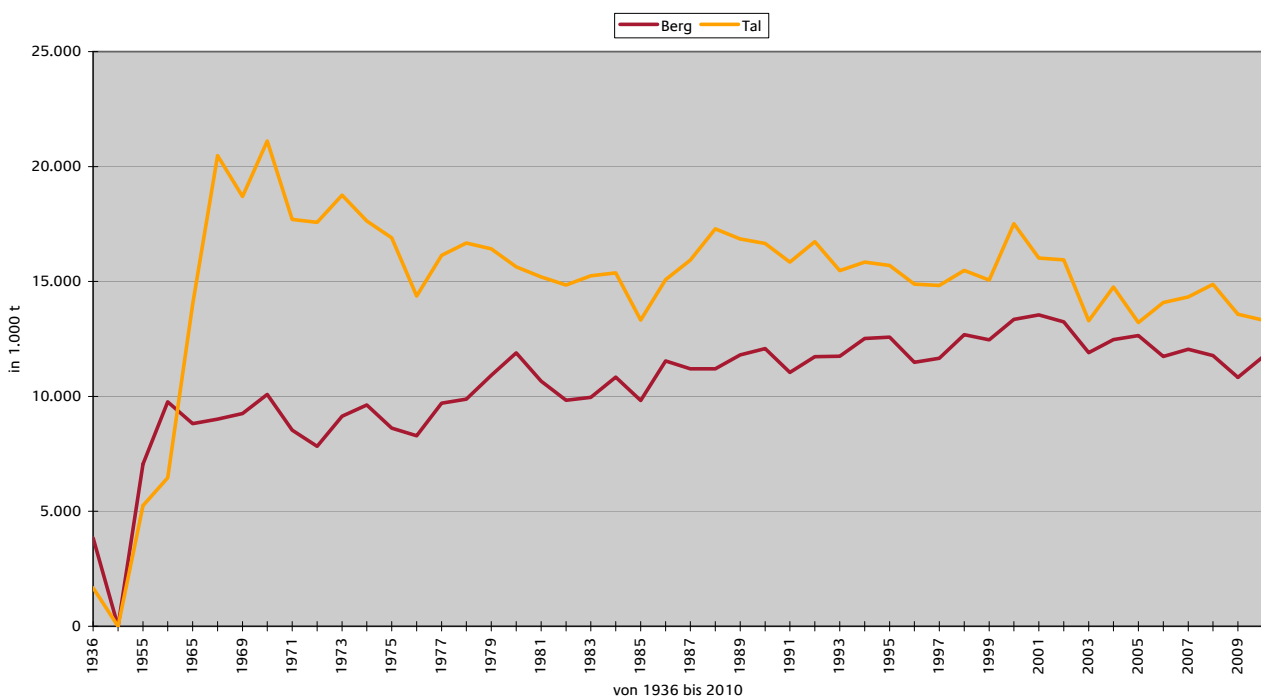


# Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

## Entwicklung des Güterverkehrs



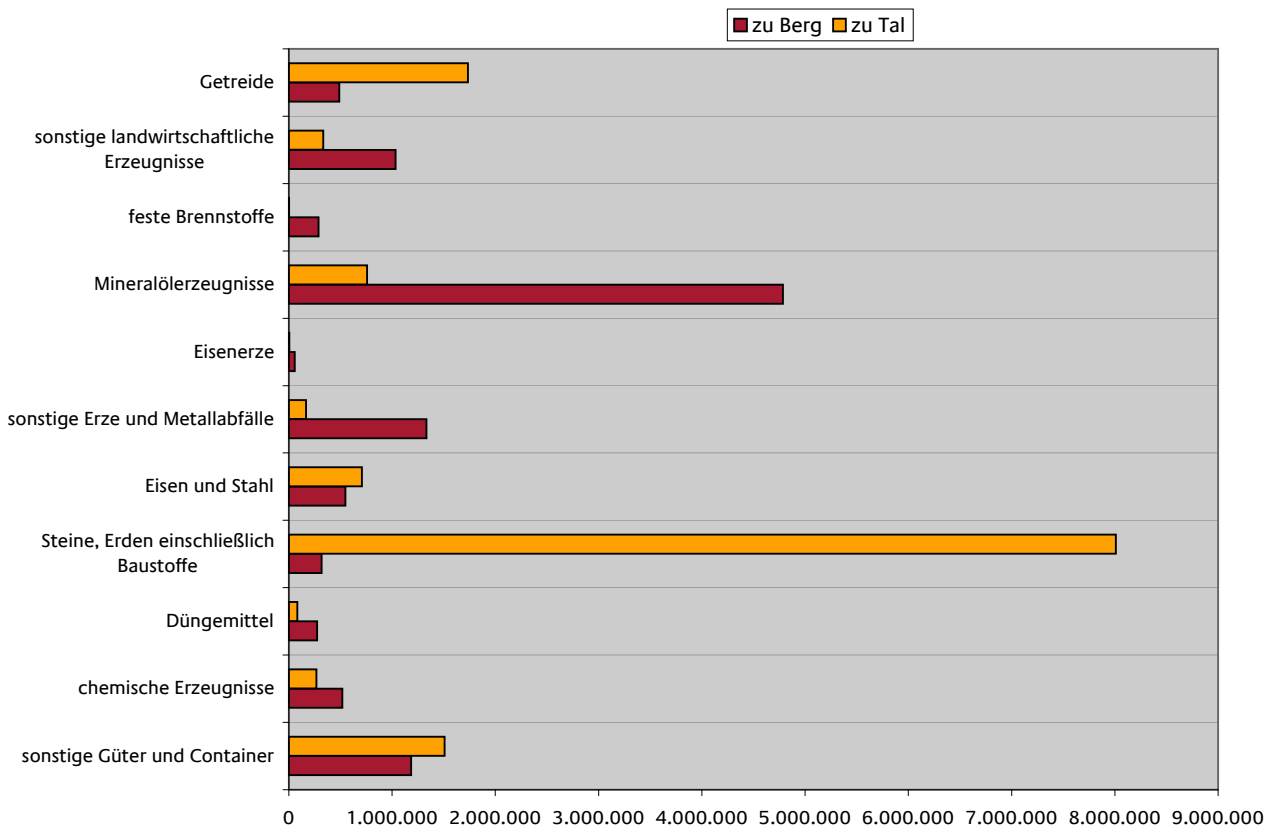
## Anteil Berg- und Talverkehr



# Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

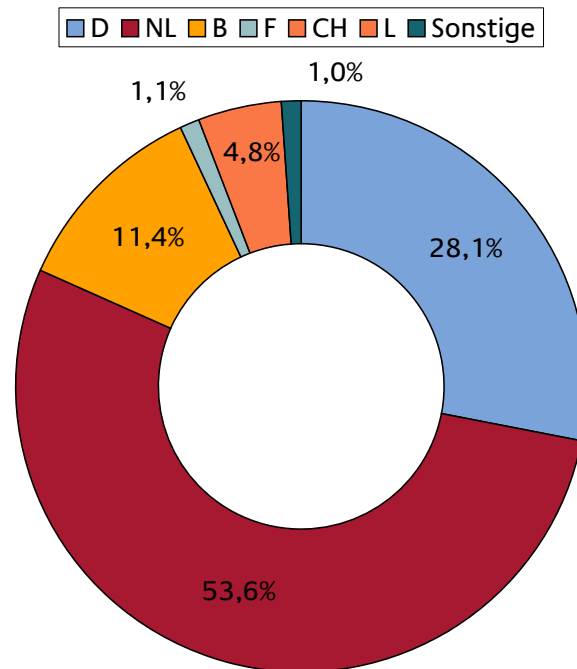
## Verkehr nach Hauptgüterarten 2010 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2010			2009			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Getreide	320483	1514996	1835479	489198	1735348	2224546	-17,5%
sonstige landwirtschaftliche Erzeugnisse	1308448	505555	1814003	1032665	333567	1366232	32,8%
feste Brennstoffe	262053	3925	265978	286712	2652	289364	-8,1%
Mineralölerzeugnisse	4766241	893096	5659337	4785994	757635	5543629	2,1%
Eisenerze	30549	2635	33184	57027	3898	60925	-45,5%
sonstige Erze und Metallabfälle	1283810	250957	1534767	1333209	166908	1500117	2,3%
Eisen und Stahl	845336	676719	1522055	546770	707675	1254445	21,3%
Steine, Erden einschließlich Baustoffe	359181	7286742	7645923	317443	8010612	8328055	-8,2%
Düngemittel	456928	59926	516854	274763	81977	356740	44,9%
chemische Erzeugnisse	656042	236878	892920	518664	266739	785403	13,7%
sonstige Güter und Container	1428057	1891293	3319350	1184696	1509093	2693789	23,2%
<b>Gesamt</b>	<b>11717128</b>	<b>13322722</b>	<b>25039850</b>	<b>10827141</b>	<b>13576104</b>	<b>24403245</b>	<b>2,6%</b>

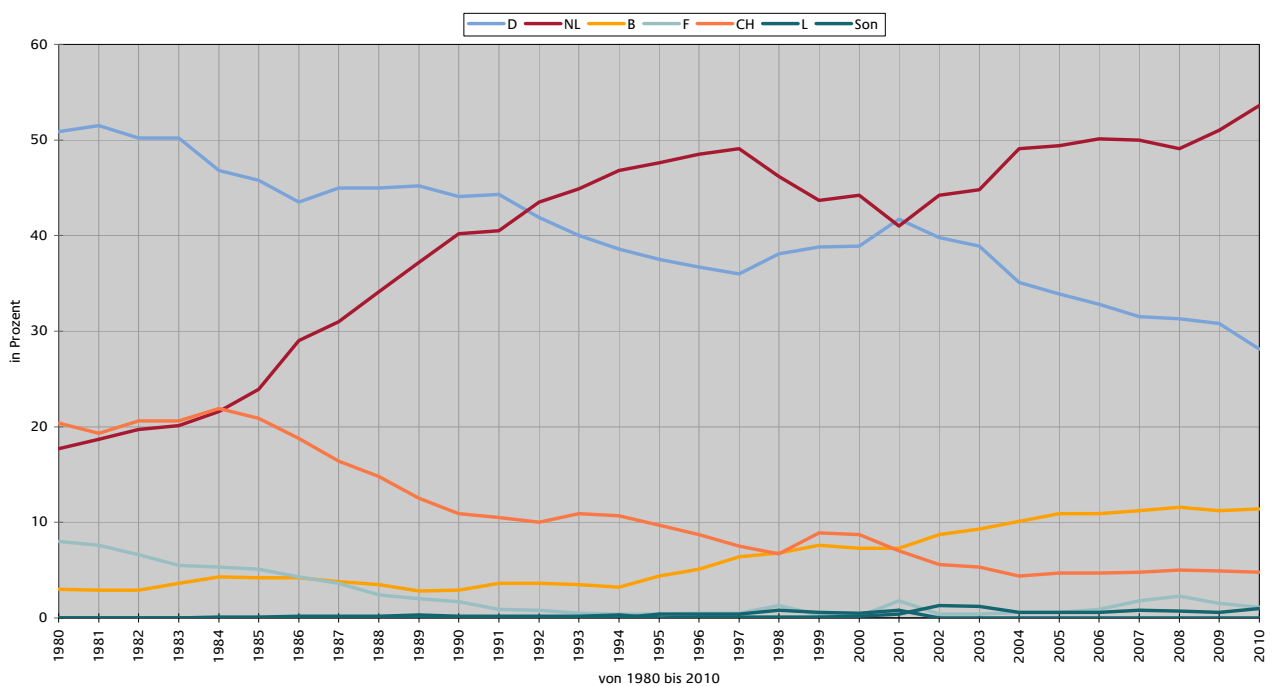


# Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

## Verkehr nach Flaggenanteilen 2010

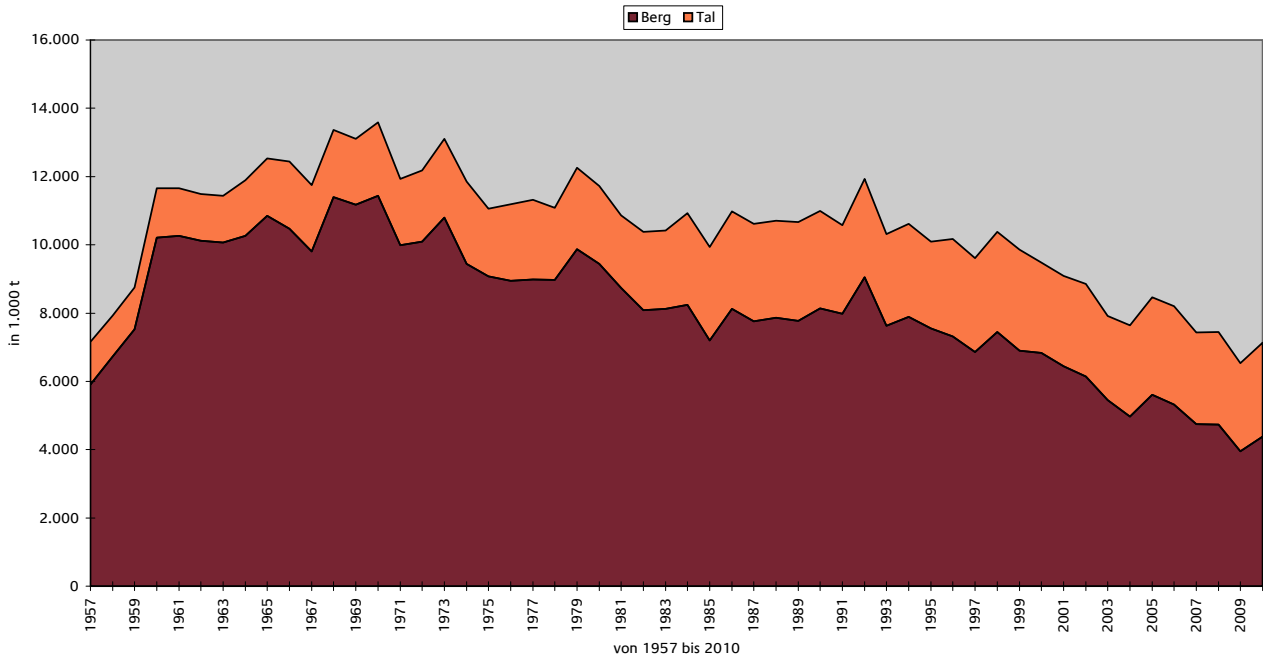


## Entwicklung des Flaggenanteils

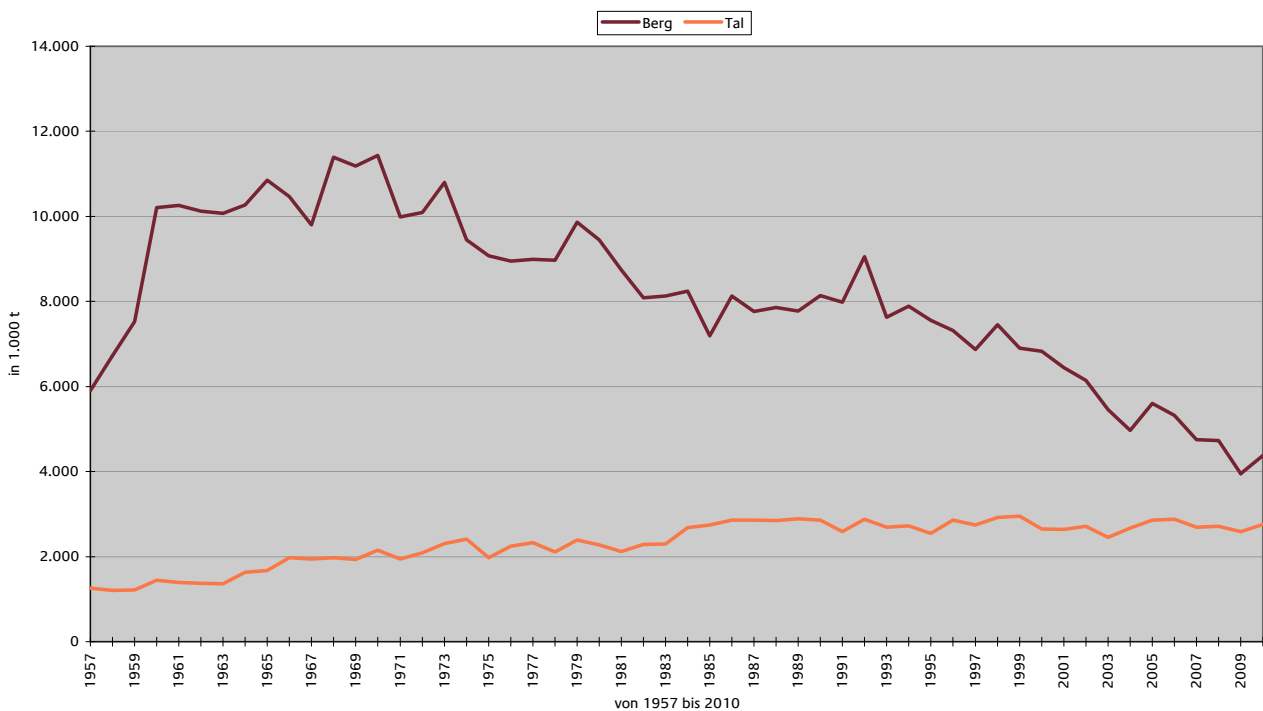


# Neckar (Schleuse Feudenheim)

## Entwicklung des Güterverkehrs



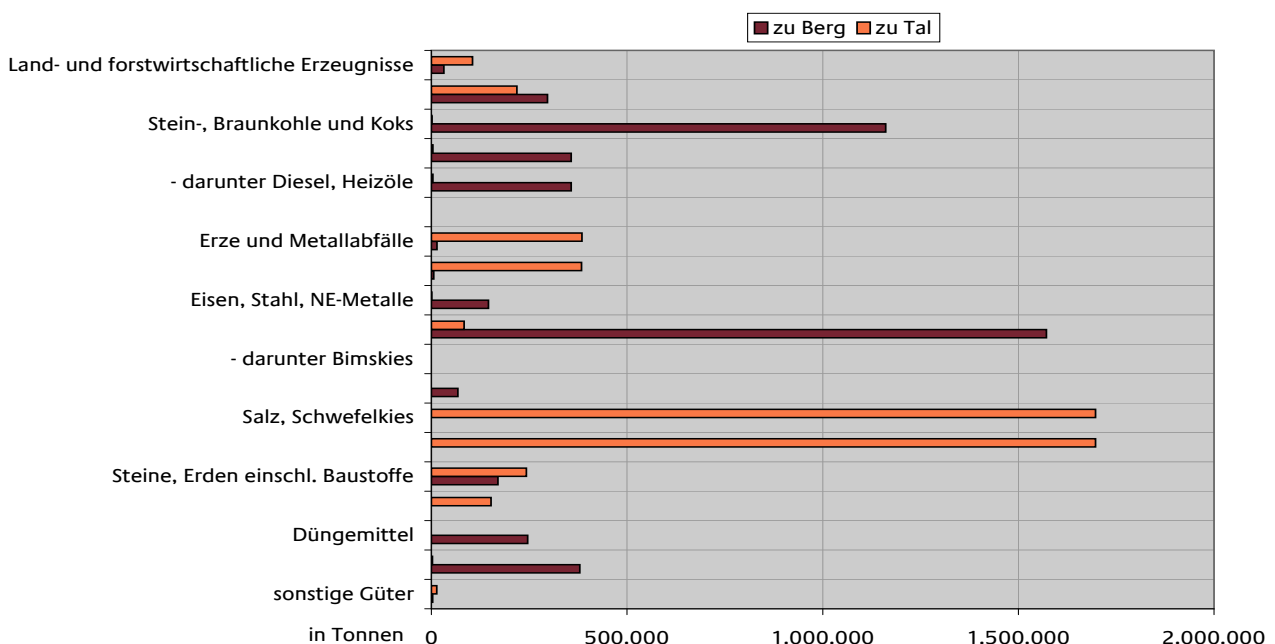
## Anteil Berg- und Talverkehr



# Neckar (Schleuse Feudenheim)

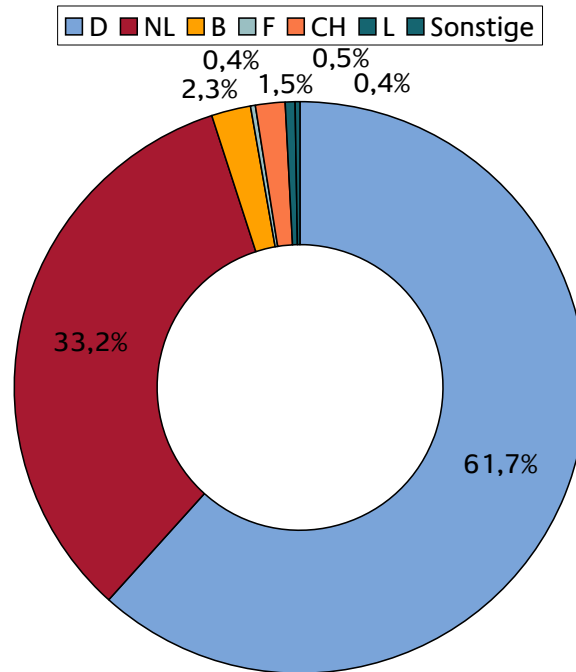
## Verkehr nach Hauptgüterarten 2010 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2010			2009			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	31 987	105 215	137 202	20 187	139 723	159 910	-14,2%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	296 672	218 736	515 408	274 332	159 528	433 860	18,8%
Stein-, Braunkohle und Koks	1 161 109	1 065	1 162 174	1 029 641	0	1 029 641	12,9%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	357 166	3 630	360 796	220 983	0	220 983	63,3%
– darunter Diesel, Heizöle	357 166	3 630	360 796	220 983	0	220 983	63,3%
– darunter Petrolkoks	0	0	0	0	0	0	0,0%
Erze und Metallabfälle	14 267	384 898	399 165	4 255	329 877	334 132	19,5%
– darunter Schrott	5 786	383 877	389 663	505	329 877	330 382	17,9%
Eisen, Stahl, NE-Metalle	145 842	549	146 391	174 174	532	174 706	-16,2%
Kies, Sand, Bimskies	1 571 684	83 438	1 655 122	1 581 956	70 817	1 652 773	0,1%
– darunter Bimskies	0	0	0	0	0	0	0,0%
– darunter Schlackensand	67 686	0	67 686	29 372	13 305	42 677	58,6%
Salz, Schwefelkies	0	1 697 082	1 697 082	0	1 509 385	1 509 385	12,4%
– darunter Salz	0	1 697 082	1 697 082	0	1 509 385	1 509 385	12,4%
Steine, Erden einschl. Baustoffe	170 054	242 799	412 853	150 630	354 594	505 224	-18,3%
– darunter Gips- und Kalksteine	0	152 663	152 663	0	191 525	191 525	-20,3%
Düngemittel	245 853	0	245 853	185 562	0	185 562	32,5%
chemische Erzeugnisse	379 474	2 776	382 250	304 196	1 808	306 004	24,9%
sonstige Güter	3 083	13 489	16 572	1 481	18 224	19 705	-15,9%
<b>Gesamt</b>	<b>4 377 191</b>	<b>2 753 677</b>	<b>7 130 868</b>	<b>3 947 397</b>	<b>2 584 488</b>	<b>6 531 885</b>	<b>9,2%</b>

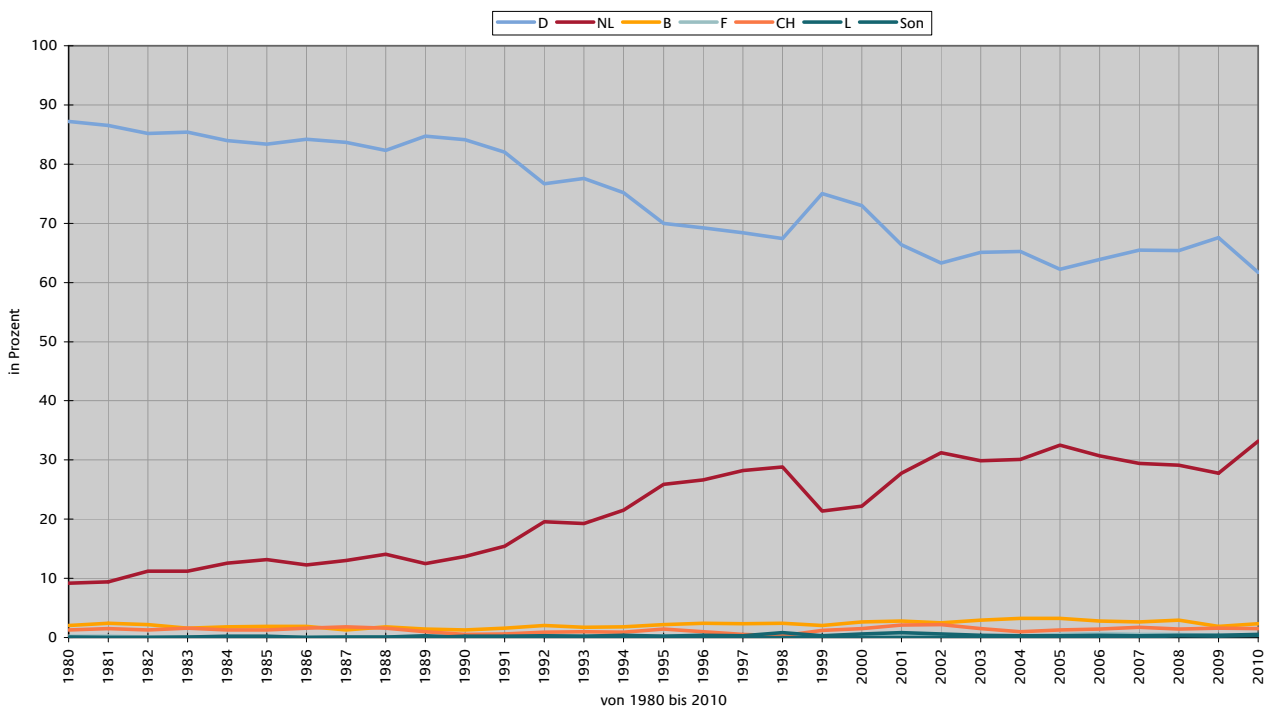


# Neckar (Schleuse Feudenheim)

## Verkehr nach Flaggenanteilen 2010



## Entwicklung des Flaggenanteils



# Neckar

## Güterverkehr 2010 – zusätzliche Angaben

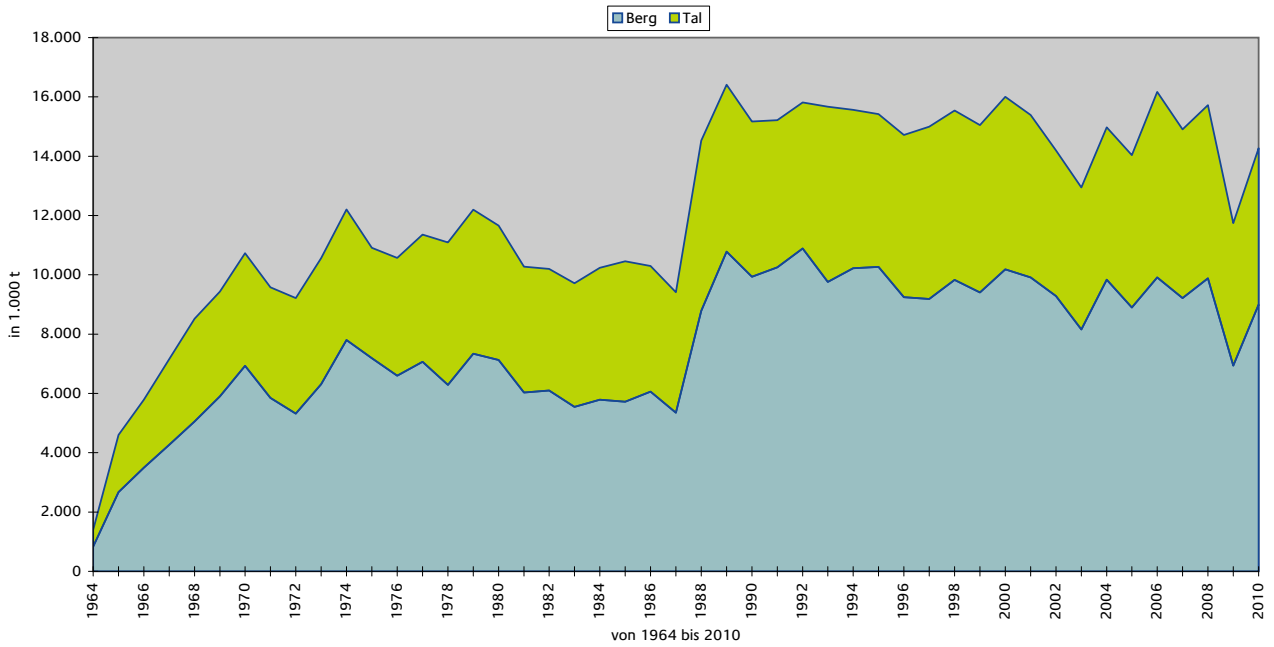
Durchgangsverkehr	Richtung	in t	in %
Schleuse Feudenheim	zu Berg	4 377 191	61,4%
	zu Tal	2 753 677	38,6%
	Gesamt	7 130 868	100,0%
davon			
Schleuse Heilbronn	zu Berg	1 707 140	78,7%
	zu Tal	460 903	21,3%
	Gesamt	2 168 043	100,0%
Schleuse Obertürkheim	zu Berg	505 187	70,7%
	zu Tal	209 195	29,3%
	Gesamt	714 382	100,0%
Schleuse Deizisau	zu Berg	333 270	63,7%
	zu Tal	190 315	36,3%
	Gesamt	523 585	100,0%

## Güterumschlag in den Neckarhäfen

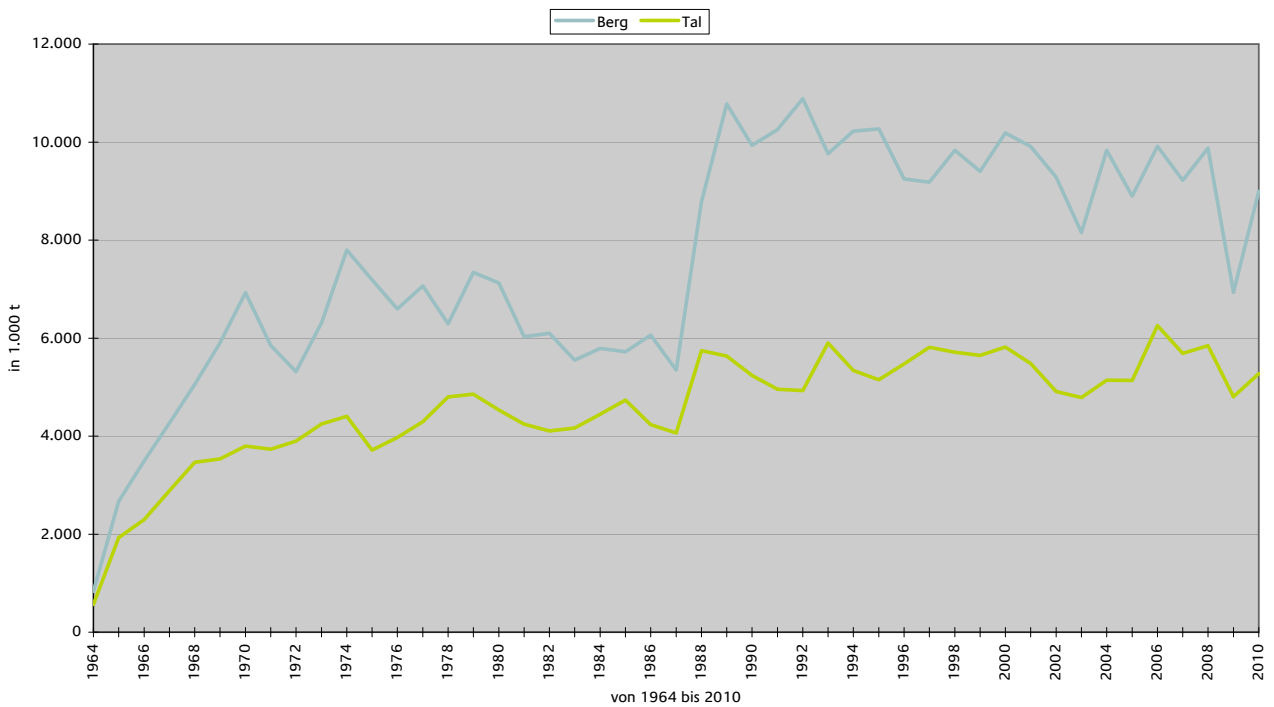
	Heilbronn	Stuttgart	Plochingen
Güterart	in t	in t	in t
Salz	1 764 439	0	0
Stein- und Braunkohle	917 654	96 659	93 230
Kies, Sand, Baustoffe	642 791	270 009	123 154
Eisen, Stahl, Schrott	124 922	180 928	219 461
Getreide, Nahrungs- und Futtermittel	293 496	100 905	46 639
Mineralöle, Heizöl, Treibstoffe	134 948	210 044	8 648
Düngemittel	86 581	0	111 475
chemische Erzeugnisse	800	0	108 285
übrige Güter	14 037	236 300	1 051
Gesamt	3 979 668	1 094 845	711 943

# Mosel (Schleuse Koblenz)

## Entwicklung des Güterverkehrs



## Anteil Berg- und Talverkehr

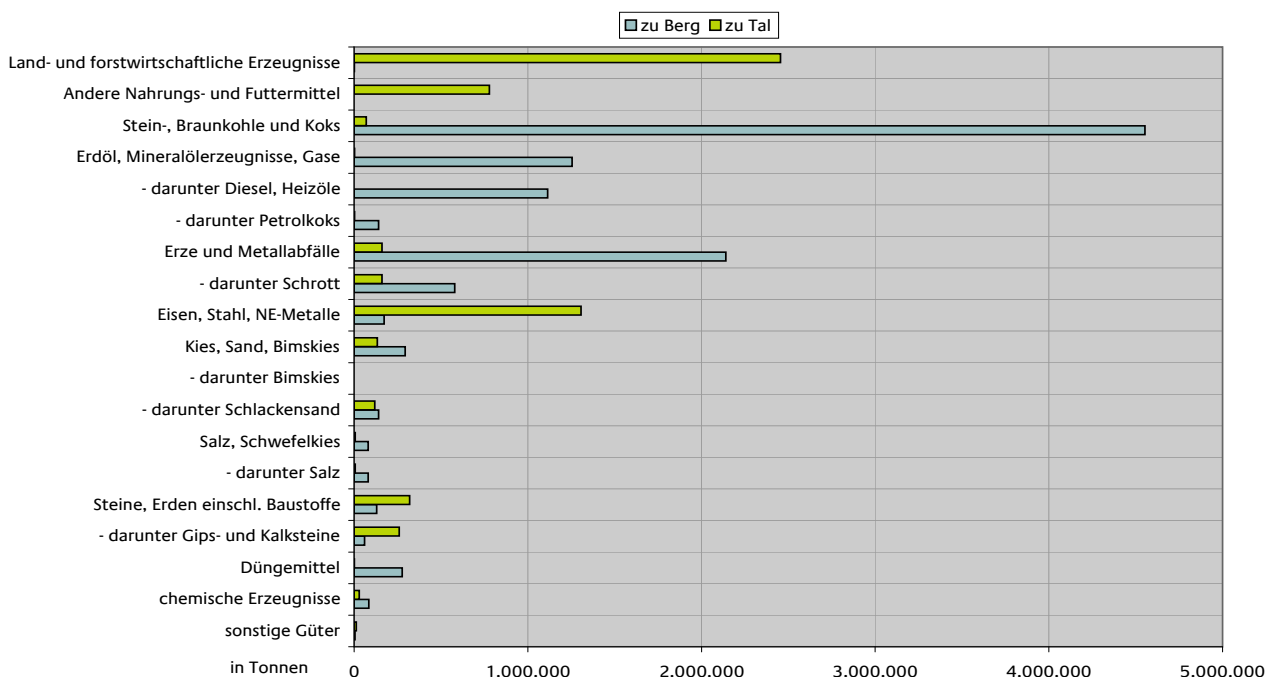




# Mosel (Schleuse Koblenz)

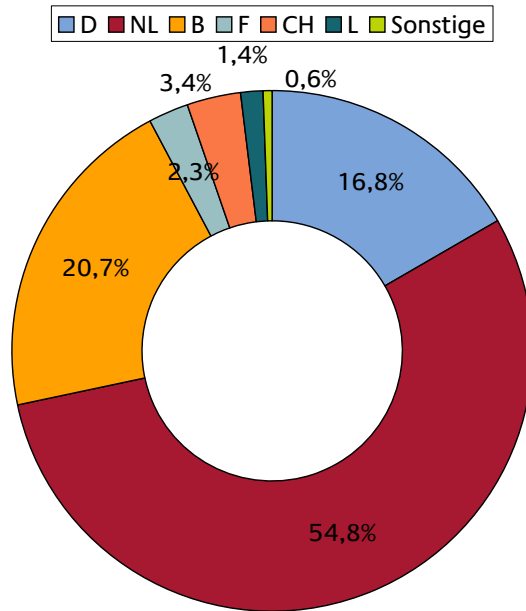
## Verkehr nach Hauptgüterarten 2010 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2010			2009			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	1 043	2 454 197	2 455 240	206	2 007 293	2 007 499	22,3%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	0	779 037	779 037	0	776 611	776 611	0,3%
Stein-, Braunkohle und Koks	4 553 314	70 053	4 623 367	4 064 921	51 284	4 116 205	12,3%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	1 255 333	2 997	1 258 330	1 160 025	1 677	1 161 702	8,3%
– darunter Diesel, Heizöle	1 114 574	0	1 114 574	974 638	1 677	976 315	14,2%
– darunter Petrolkoks	140 759	2 997	143 756	114 730	0	114 730	25,3%
Erze und Metallabfälle	2 139 701	160 215	2 299 916	709 080	197 045	906 125	153,8%
– darunter Schrott	579 555	159 973	739 528	282 769	132 243	415 012	78,2%
Eisen, Stahl, NE-Metalle	172 454	1 306 482	1 478 936	104 676	1 153 100	1 257 776	17,6%
Kies, Sand, Bimskies	294 200	133 567	427 767	425 958	237 080	663 038	-35,5%
– darunter Bimskies	228	0	228	1 594	0	1 594	0,0%
– darunter Schlackensand	141 246	119 181	260 427	286 088	229 709	515 797	-49,5%
Salz, Schwefelkies	81 230	5 897	87 127	40 200	0	40 200	116,7%
– darunter Salz	81 230	5 897	87 127	40 200	0	40 200	116,7%
Steine, Erden einschl. Baustoffe	129 825	319 703	449 528	165 010	348 279	513 289	-12,4%
– darunter Gips- und Kalksteine	59 609	259 714	319 323	15 942	271 662	287 604	11,0%
Düngemittel	276 690	1 079	277 769	197 344	12 059	209 403	32,6%
chemische Erzeugnisse	84 060	29 402	113 462	62 125	11 646	73 771	53,8%
sonstige Güter	5 184	12 119	17 303	9 726	11 219	20 945	-17,4%
<b>Gesamt</b>	<b>8 993 034</b>	<b>5 274 748</b>	<b>14 267 782</b>	<b>6 939 271</b>	<b>4 807 293</b>	<b>11 746 564</b>	<b>21,5%</b>

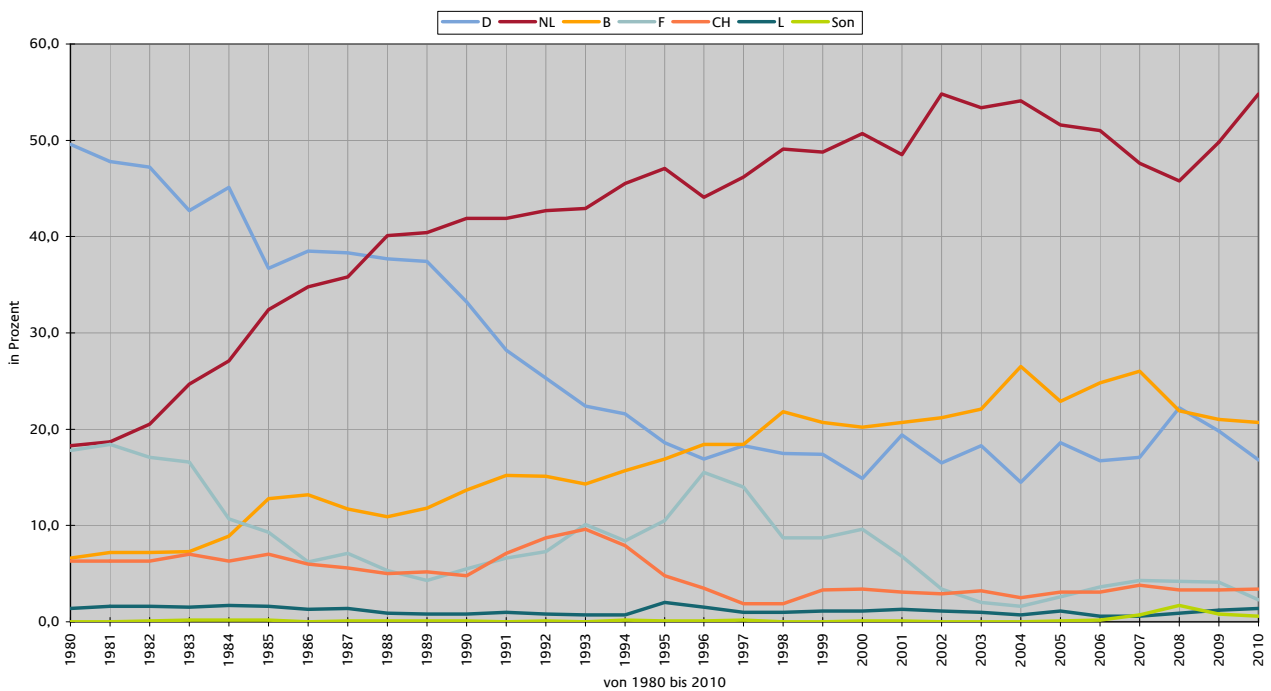


# Mosel (Schleuse Koblenz)

## Verkehr nach Flaggenanteilen 2010



## Entwicklung des Flaggenanteils



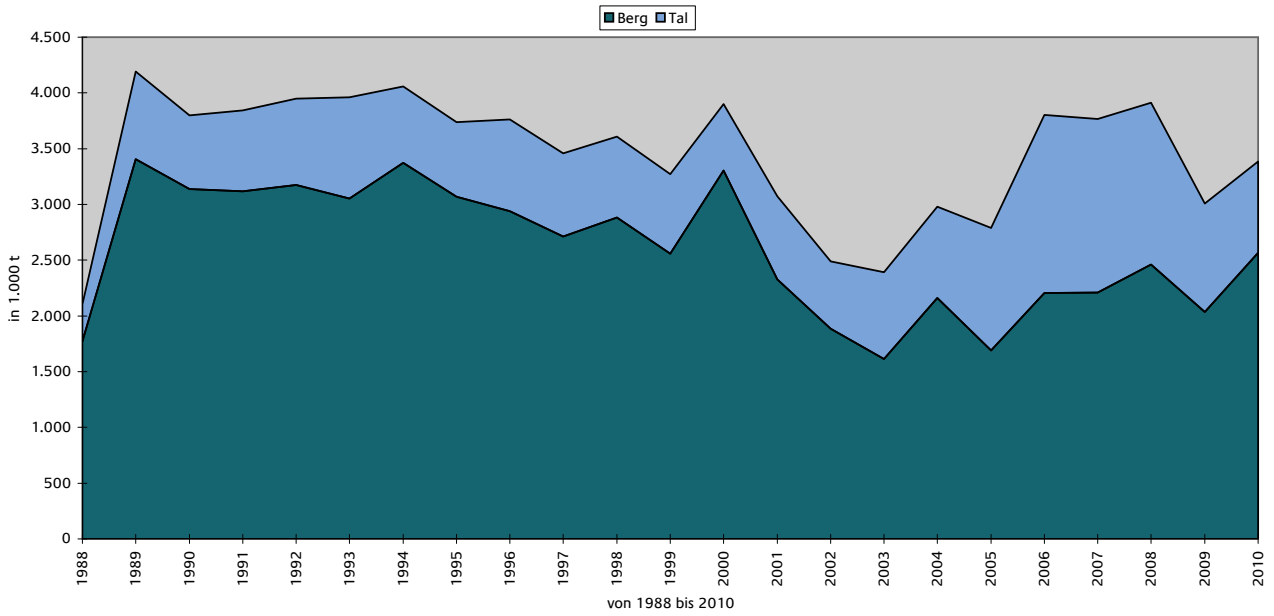
# Mosel

## Güterverkehr 2010 – zusätzliche Angaben

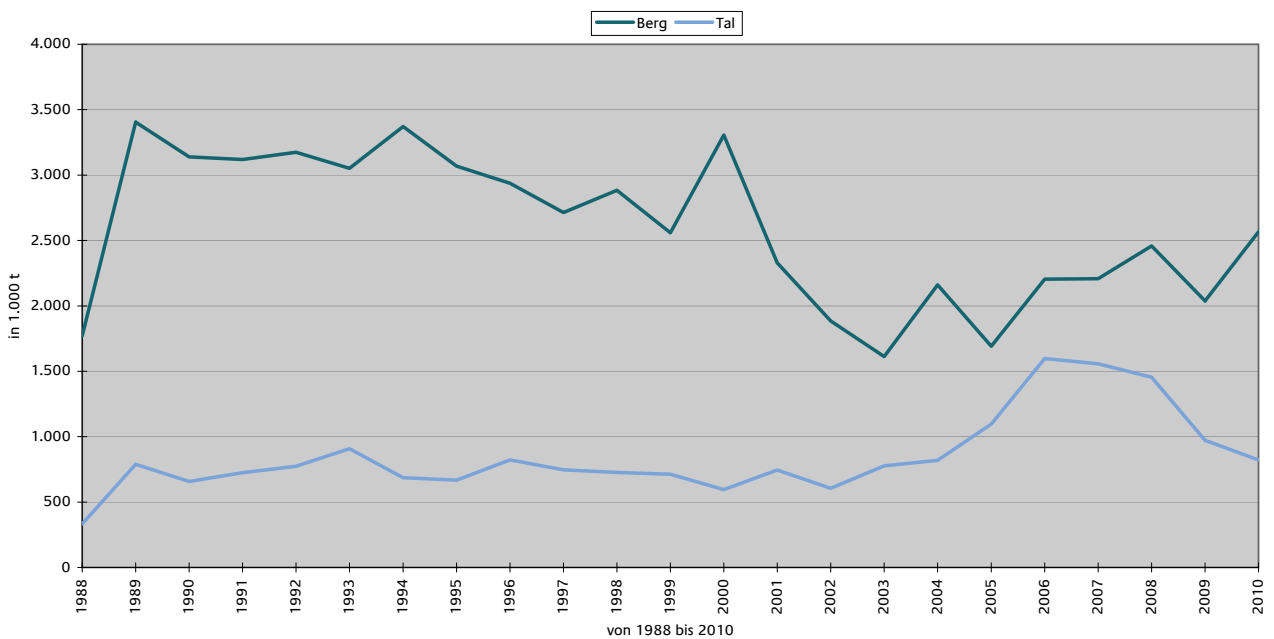
Durchgangsverkehr	Richtung	in t	in %
Durchgangsverkehr Schleuse Koblenz	zu Berg	8 993 034	63,0%
	zu Tal	5 274 748	37,0%
	Gesamt	14 267 782	100,0%
Gesamtverkehr auf der Mosel	zu Berg	9 197 451	63,5%
	zu Tal	5 280 096	36,5%
	Gesamt	14 477 547	100,0%
davon Verkehr mit:			
deutschen Moselhäfen	zu Berg	1 031 506	87,3%
	zu Tal	149 616	12,7%
	Gesamt	1 181 122	100,0%
deutschen Saarläfen	zu Berg	2 491 545	76,5%
	zu Tal	765 383	23,5%
	Gesamt	3 256 928	100,0%
dem Ausland	zu Berg	5 674 400	56,5%
	zu Tal	4 365 097	43,5%
	Gesamt	10 039 497	100,0%
davon mit			
Luxemburg	zu Berg	813 465	77,3%
	zu Tal	238 576	22,7%
	Gesamt	1 052 041	100,0%
Frankreich	zu Berg	4 860 935	54,1%
	zu Tal	4 126 521	45,9%
	Gesamt	8 987 456	100,0%

# Saar (Schleuse Kanzem)

## Entwicklung des Güterverkehrs



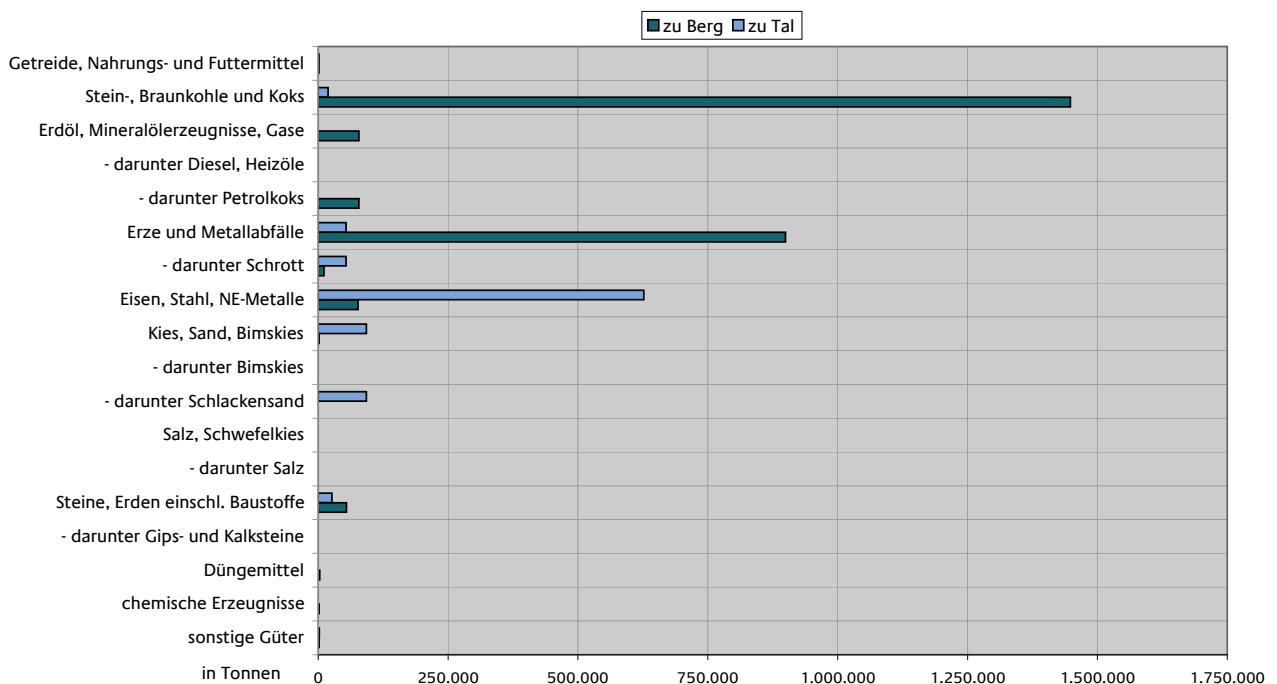
## Anteil Berg- und Talverkehr



# Saar (Schleuse Kanzem)

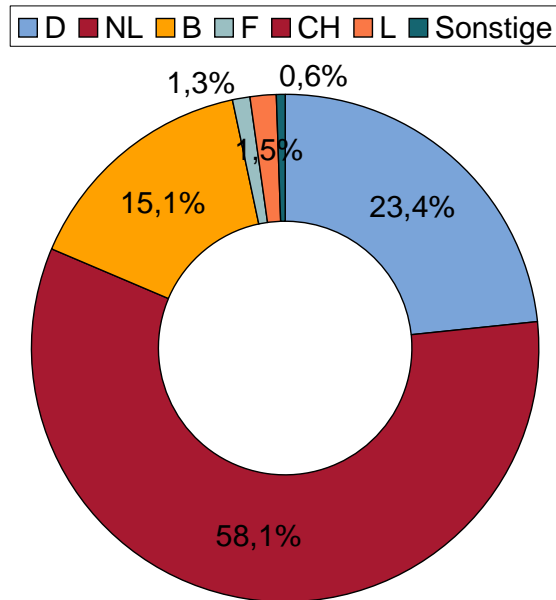
## Verkehr nach Hauptgüterarten 2010 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2010			2009			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Getreide, Nahrungs- und Futtermittel	1 044	1 230	2 274	0	241	241	843,6%
Stein-, Braunkohle und Koks	1 448 056	19 049	1 467 105	1 629 818	1 823	1 631 641	-10,1%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	78 334	0	78 334	61 686	0	61 686	27,0%
- darunter Diesel, Heizöle	0	0	0	0	0	0	0,0%
- darunter Petrolkoks	78 334	0	78 334	61 686	0	61 686	27,0%
Erze und Metallabfälle	899 335	53 703	953 038	301 228	58 257	359 485	165,1%
- darunter Schrott	11 225	53 703	64 928	3 207	58 257	61 464	5,6%
Eisen, Stahl, NE-Metalle	76 453	626 678	703 131	23 675	627 970	651 645	7,9%
Kies, Sand, Bimskies	1 600	92 788	94 388	1 600	215 694	217 294	-56,6%
- darunter Bimskies	0	0	0	0	0	0	0,0%
- darunter Schlackensand	0	92 788	92 788	0	215 694	215 694	-57,0%
Salz, Schwefelkies	0	0	0	0	0	0	0,0%
- darunter Salz	0	0	0	0	0	0	0,0%
Steine, Erden einschl. Baustoffe	54 422	26 469	80 891	13 128	51 434	64 562	25,3%
- darunter Gips- und Kalksteine	0	0	0	510	0	510	-100,0%
Düngemittel	3 030	0	3 030	3 000	12 061	15 061	-79,9%
chemische Erzeugnisse	1 450	0	1 450	0	0	0	
sonstige Güter	1 620	2 003	3 623	2 946	3 820	6 766	-46,5%
<b>Gesamt</b>	<b>2 565 344</b>	<b>821 920</b>	<b>3 387 264</b>	<b>2 037 081</b>	<b>971 300</b>	<b>3 008 381</b>	<b>12,6%</b>

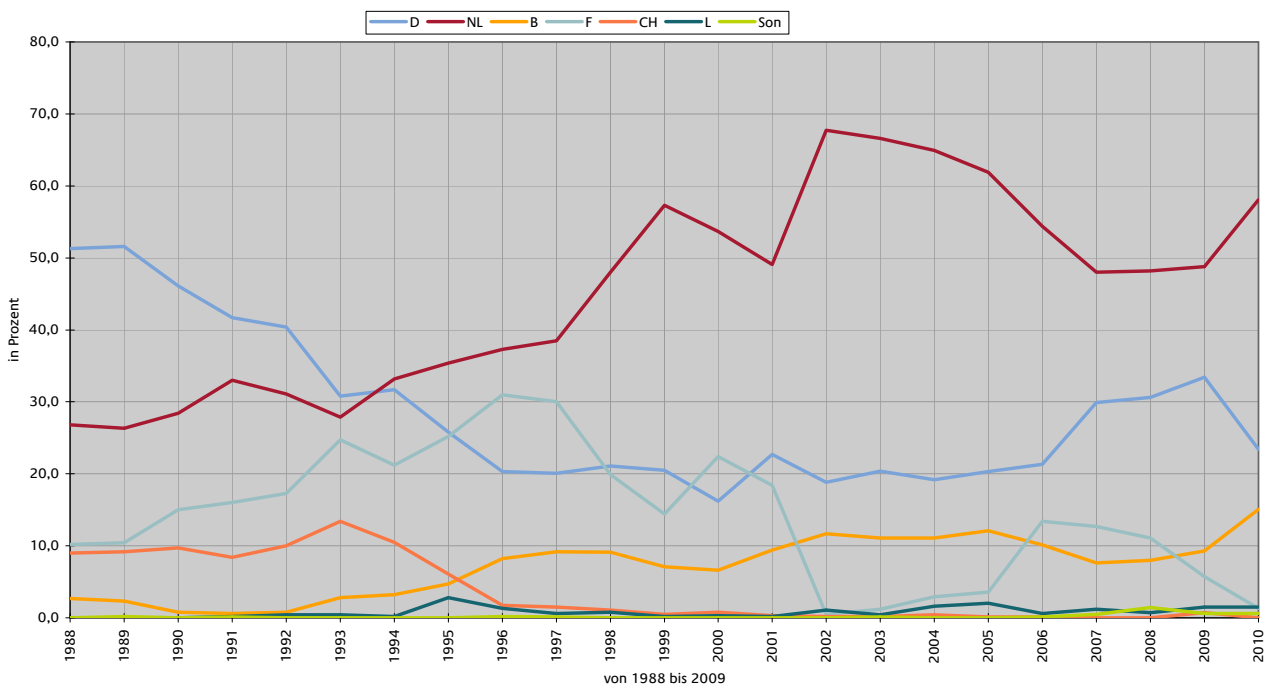


# Saar (Schleuse Kanzem)

## Verkehr nach Flaggenanteilen 2010



## Entwicklung des Flaggenanteils



# Anlage 3

## Güterumschlag in ausgewählten Häfen

### **Ober- und Mittelrhein**

Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2010 – Vergleich zum Vorjahr .....	62
Güterumschlag in ausgewählten Häfen .....	63

### **Neckar, Mosel und Saar**

Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2010 – Vergleich zum Vorjahr .....	64
Güterumschlag in ausgewählten Häfen .....	65

## Ober- und Mittelrhein

### Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2010 – Vergleich zum Vorjahr

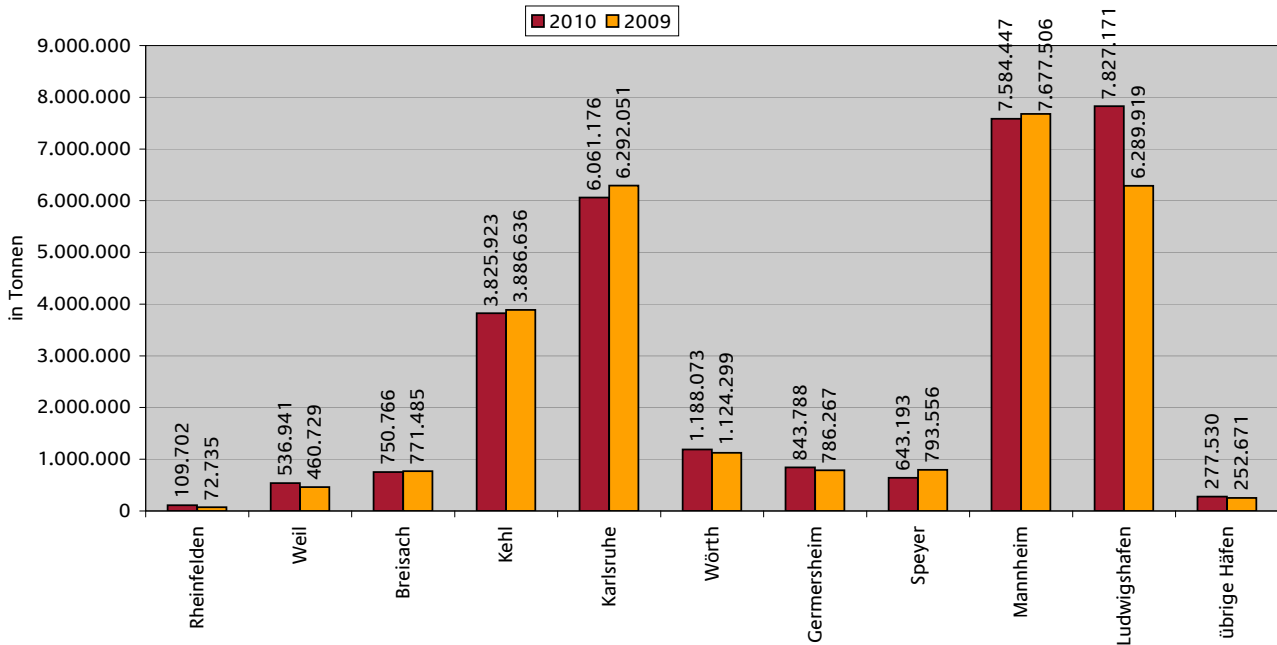
Hafen	Empfang	Versand	2010	2009	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
<b>Oberrhein</b>					
Rheinfelden	109702	0	109702	72735	50,8%
Weil	317931	219010	536941	460729	16,5%
Breisach	234109	516657	750766	771485	-2,7%
Kehl	2191755	1634168	3825923	3886636	-1,6%
Karlsruhe	3433545	2627631	6061176	6292051	-3,7%
Wörth	320163	867910	1188073	1124299	5,7%
Germersheim	401396	442392	843788	786267	7,3%
Speyer	468576	174617	643193	793556	-18,9%
Mannheim	5093011	2491436	7584447	7677506	-1,2%
Ludwigshafen	5368594	2458577	7827171	6289919	24,4%
übrige Häfen	277530	0	277530	252671	9,8%
<b>Gesamt</b>	<b>18216312</b>	<b>11432398</b>	<b>29648710</b>	<b>28407854</b>	<b>4,4%</b>

Hafen	Empfang	Versand	2010	2009	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
<b>Mittelrhein</b>					
Worms	752821	503867	1256688	1060253	18,5%
Gernsheim	366505	145948	512453	388170	32,0%
Mainz	913878	854427	1768305	1623099	8,9%
Wiesbaden	423655	0	423655	321676	31,7%
Lahnstein	141817	29832	171649	136043	26,2%
Koblenz	665603	442178	1107781	1045395	6,0%
Bendorf	849150	896745	1745895	1520015	14,9%
Andernach	1036488	2088924	3125412	2544313	22,8%
übrige Häfen	430710	312502	743212	754797	-1,5%
<b>Gesamt</b>	<b>5580627</b>	<b>5274423</b>	<b>10855050</b>	<b>9393761</b>	<b>15,6%</b>



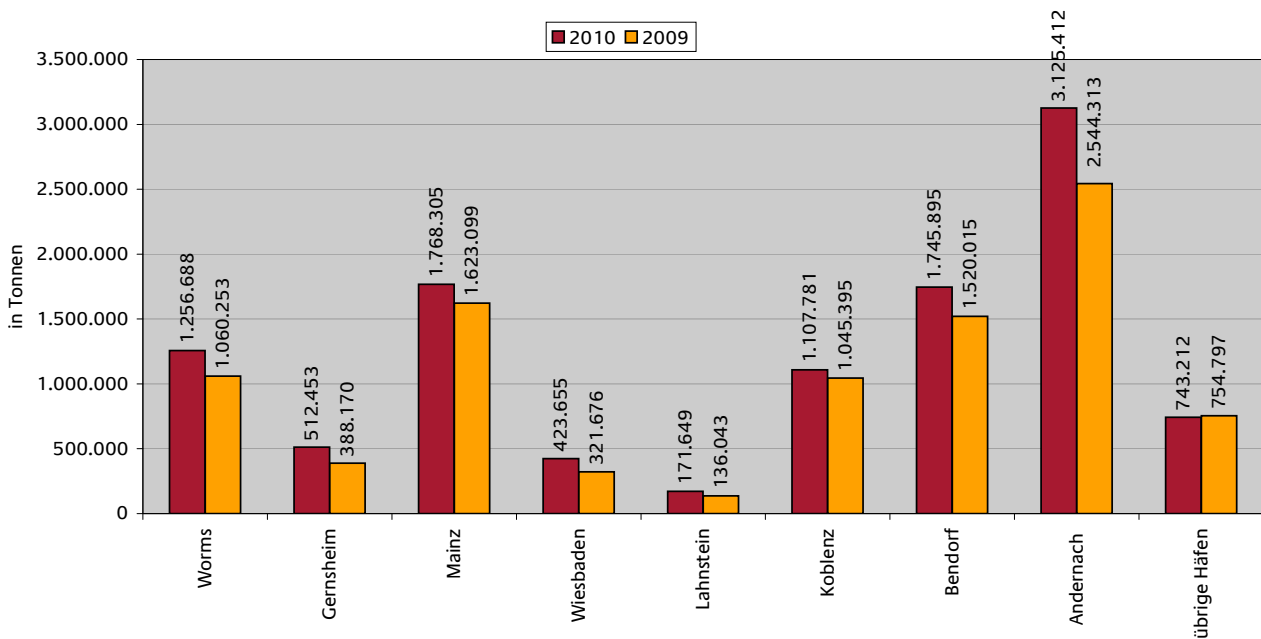
## Oberrhein

### Güterumschlag in ausgewählten Häfen



## Mittelrhein

### Güterumschlag in ausgewählten Häfen



## Neckar, Mosel und Saar

### Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2010 – Vergleich zum Vorjahr

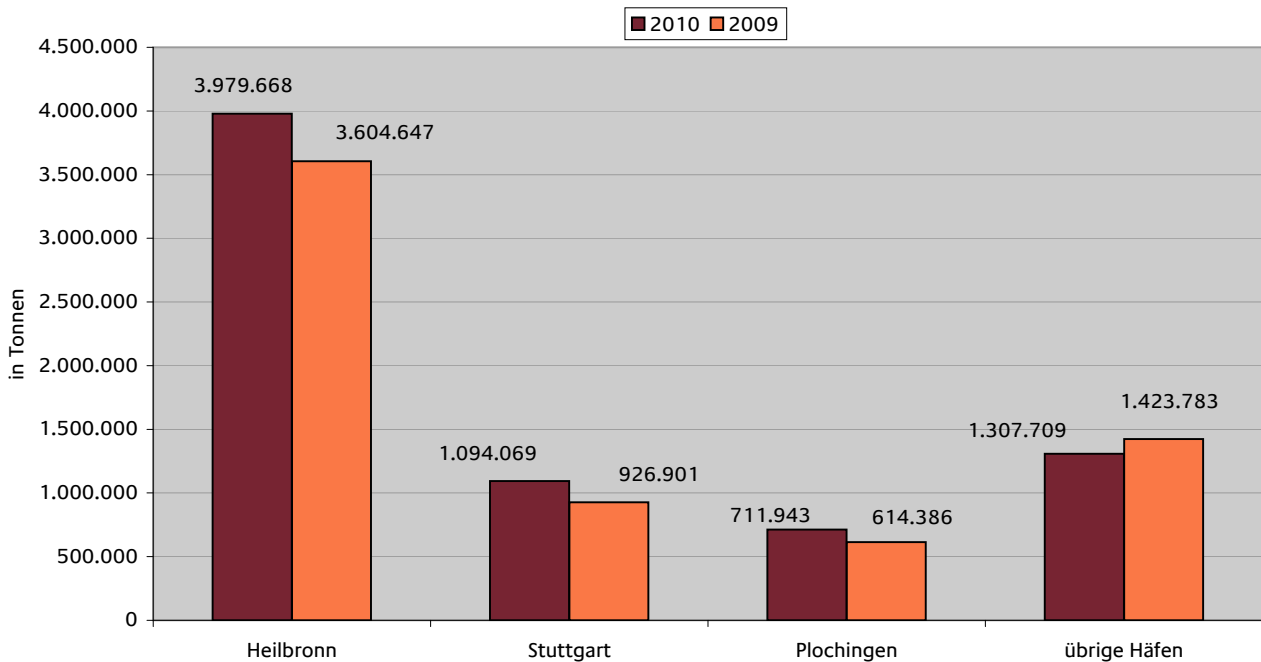
Hafen	Empfang	Versand	2010	2009	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
<b>Neckar</b>					
Heilbronn	2052591	1927077	3979668	3604647	10,4%
Stuttgart	775583	318486	1094069	926901	18,0%
Plochingen	521911	190032	711943	614386	15,9%
übrige Häfen	1019058	288651	1307709	1423783	-8,2%
<b>Gesamt</b>	<b>4369143</b>	<b>2724246</b>	<b>7093389</b>	<b>6569717</b>	<b>8,0%</b>

Hafen	Empfang	Versand	2010	2009	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
<b>Mosel</b>					
Trier	897260	313109	1210369	1070310	13,1%
übrige Häfen	160184	127507	287691	241322	19,2%
<b>Gesamt</b>	<b>1057444</b>	<b>440616</b>	<b>1498060</b>	<b>1311632</b>	<b>14,2%</b>

Hafen	Empfang	Versand	2010	2009	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
<b>Saar</b>					
Saarlouis/Dillingen	2010962	881225	2892187	2621296	10,3%
übrige Häfen	251326	16525	267851	128814	107,9%
<b>Gesamt</b>	<b>2262288</b>	<b>897750</b>	<b>3160038</b>	<b>2750110</b>	<b>14,9%</b>

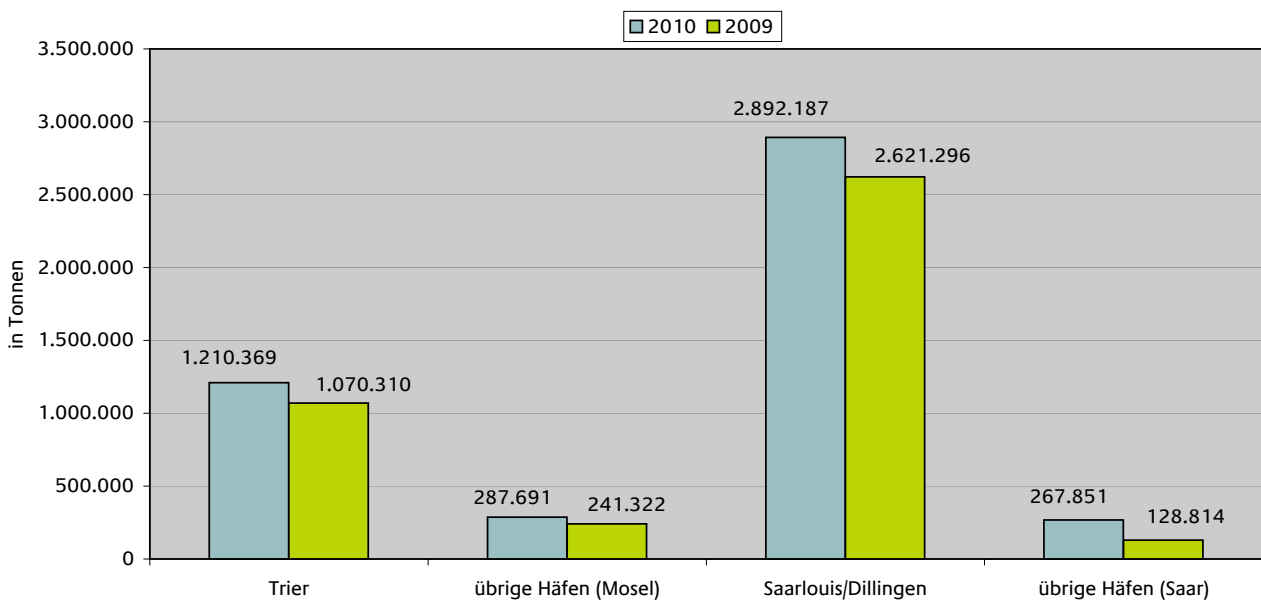
## Neckar

### Güterumschlag in ausgewählten Häfen



## Mosel und Saar

### Güterumschlag in ausgewählten Häfen





# Anlage 4

## Containerverkehr

### **Oberrhein (Schleuse Iffezheim)**

Containerverkehr 2010 ..... 68

Containerverkehr 2010 – Vergleich zum Vorjahr ..... 69

### **Neckar (Schleuse Feudenheim)**

Containerverkehr 2010 – Vergleich zum Vorjahr ..... 71

### **Mosel (Schleuse Koblenz)**

Containerverkehr 2010 – Vergleich zum Vorjahr ..... 71

# Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

## Containerverkehr 2010

		Anzahl der Schiffe	Anzahl der Container				Gesamt	Ladung [kumuliert]
			bis 20 Fuß leer	bis 20 Fuß beladen	bis 40 Fuß leer	bis 40 Fuß beladen		
Januar	Berg	87	1063	1690	1295	1797	5845	65552
	Tal	109	715	2765	482	3005	6967	113116
	Gesamt	196	1778	4455	1777	4802	12812	178668
Januar bis Februar	Berg	182	2622	3305	3701	3095	12723	130934
	Tal	224	1265	5902	1246	6464	14877	312833
	Gesamt	406	3887	9207	4947	9559	27600	443767
Januar bis März	Berg	288	4726	5239	5946	4445	20356	208026
	Tal	344	1766	9372	1674	10190	23002	457722
	Gesamt	632	6492	14611	7620	14635	43358	665748
Januar bis April	Berg	398	6850	6685	7963	5778	27276	275282
	Tal	474	2229	12626	2469	13946	31270	596356
	Gesamt	872	9079	19311	10432	19724	58546	871638
Januar bis Mai	Berg	524	8383	8596	11104	7310	35393	358323
	Tal	609	2796	16012	2840	17998	39646	746363
	Gesamt	1133	11179	24608	13944	25308	75039	1104686
Januar bis Juni	Berg	654	10487	10295	14116	8954	43852	440680
	Tal	749	3404	19218	3365	22735	48722	905369
	Gesamt	1403	13891	29513	17481	31689	92574	1346049
Januar bis Juli	Berg	778	13088	12176	16739	10667	52670	527024
	Tal	898	4154	22551	3964	23334	54003	1067333
	Gesamt	1676	17242	34727	20703	34001	106673	1594357
Januar bis August	Berg	904	15076	14088	19200	12383	60747	604182
	Tal	1033	4990	25877	4576	27439	62882	1220605
	Gesamt	1937	20066	39965	23776	39822	123629	1824787
Januar bis September	Berg	1016	16446	15815	21123	13926	67310	672717
	Tal	1160	6101	29240	5230	31576	72147	1360899
	Gesamt	2176	22547	45055	26353	45502	139457	2033616
Januar bis Oktober	Berg	1141	17867	17721	23929	15480	74997	751334
	Tal	1313	6826	32651	6233	36563	82273	1530505
	Gesamt	2454	24693	50372	30162	52043	157270	2281839
Januar bis November	Berg	1268	19135	19590	27232	16938	82895	830386
	Tal	1438	7314	35738	6575	40507	90134	1666282
	Gesamt	2706	26449	55328	33807	57445	173029	2496668
Januar bis Dezember	Berg	1365	20534	20904	29356	18125	88919	888193
	Tal	1560	7619	39098	6889	44776	98382	1815970
	Gesamt	2925	28153	60002	36245	62901	187301	2704163

# Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

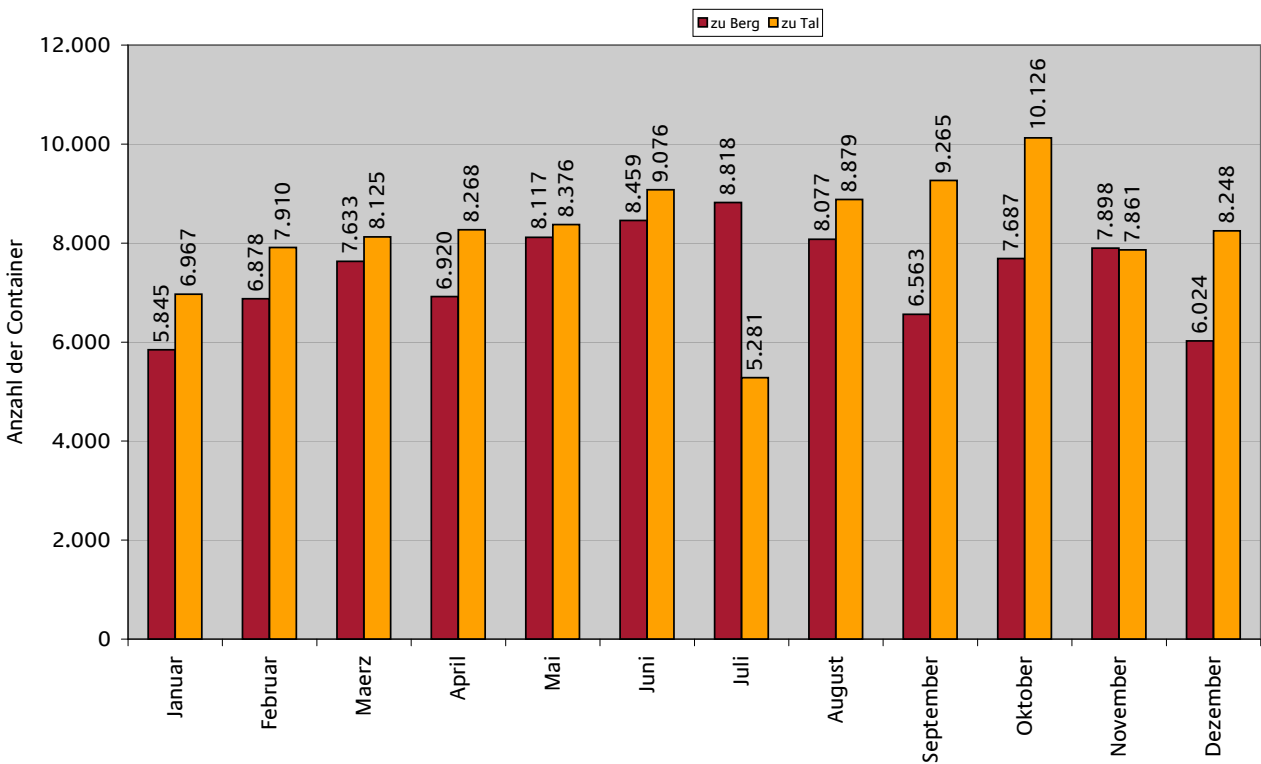
## Containerverkehr 2010 – Vergleich zum Vorjahr

	Bergverkehr			Talverkehr		
	Fahrzeuge	Container	Ladung in t	Fahrzeuge	Container	Ladung in t
Januar	87	5845	65552	109	6967	113116
Februar	95	6878	65382	115	7910	199717
März	106	7633	77092	120	8125	144889
April	110	6920	67256	130	8268	138634
Mai	126	8117	83041	135	8376	150007
Juni	130	8459	82357	140	9076	159006
Juli	124	8818	86344	149	5281	161964
August	126	8077	77158	135	8879	153272
September	112	6563	68535	127	9265	140294
Oktober	125	7687	78617	153	10126	169606
November	127	7898	79052	125	7861	135777
Dezember	97	6024	57807	122	8248	149688
Gesamt	1365	88919	888193	1560	98382	1815970

	Gesamtverkehr								
	Fahrzeuge			Container			Ladung		
	2010	2009	Veränderungen in %	2010	2009	Veränderungen in %	2010	2009	Veränderungen in %
Januar	196	198	-1,0%	12812	12266	4,5%	178668	157470	13,5%
Februar	210	190	10,5%	14788	12929	14,4%	265099	161879	63,8%
März	226	203	11,3%	15758	13334	18,2%	221981	184589	20,3%
April	240	176	36,4%	15188	11166	36,0%	205890	162059	27,0%
Mai	261	135	93,3%	16493	9083	81,6%	233048	120803	92,9%
Juni	270	200	35,0%	17535	13938	25,8%	241363	191285	26,2%
Juli	273	194	40,7%	14099	13736	2,6%	248308	189371	31,1%
August	261	204	27,9%	16956	13045	30,0%	230430	188020	22,6%
September	239	211	13,3%	15828	11598	36,5%	208829	164027	27,3%
Oktober	278	220	26,4%	17813	11328	57,2%	248223	139567	77,9%
November	252	199	26,6%	15759	12345	27,7%	214829	158279	35,7%
Dezember	219	183	19,7%	14272	12011	18,8%	207495	166102	24,9%
Gesamt	2925	2313	26,5%	187301	146779	27,6%	2704163	1983451	36,3%

# Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

## Containerverkehr 2010 – Vergleich zum Vorjahr

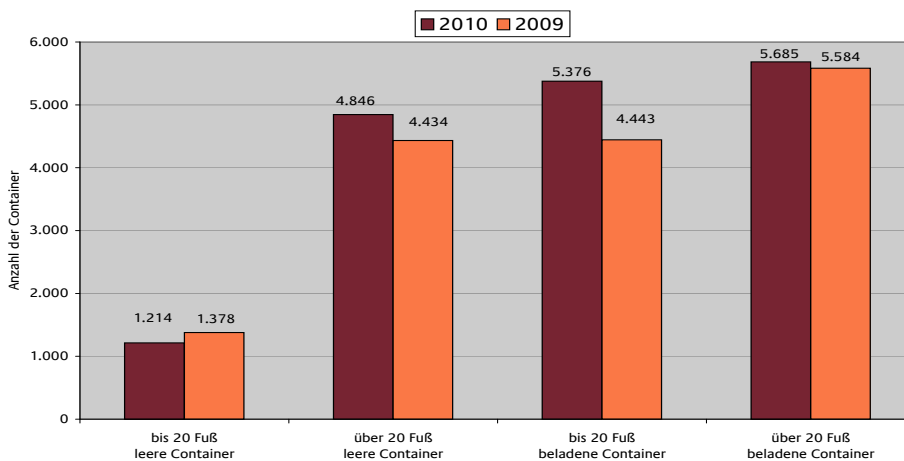




## Neckar (Schleuse Feudenheim)

### Containerverkehr 2010 – Vergleich zum Vorjahr

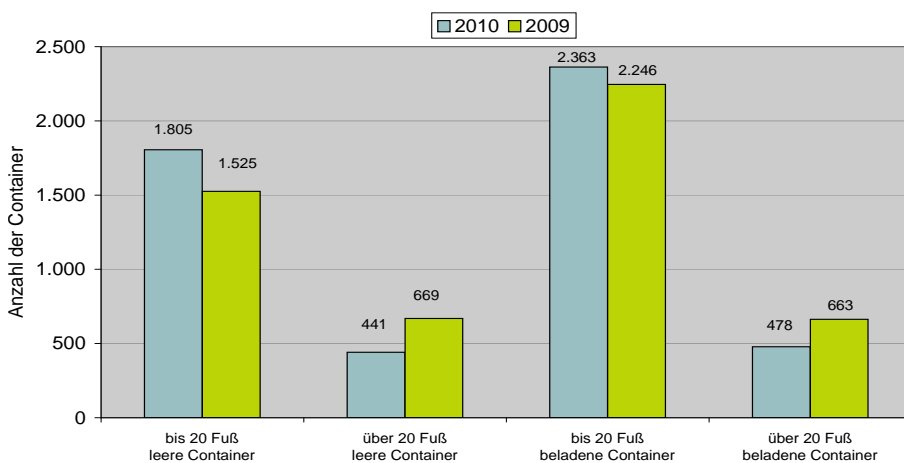
	leere Container		beladene Container		Gesamt
	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	
2010	1 214	4 846	5 376	5 685	17 121
2009	1 378	4 434	4 443	5 584	15 839



## Mosel (Schleuse Koblenz)

### Containerverkehr 2010 – Vergleich zum Vorjahr

	leere Container		beladene Container		Gesamt
	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	
2010	1 805	441	2 363	478	5 087
2009	1 525	669	2 246	663	5 103





# Anlage 5

## Schiffsunfallstatistik

Schiffsunfälle 2010 – Vergleich zum Vorjahr .....	74
Schiffsunfälle 2010 nach Unfallarten gruppiert .....	76

# WSD Südwest

## Schiffsunfälle 2010 – Vergleich zum Vorjahr

nach Meldungen der Wasserschutzpolizeien

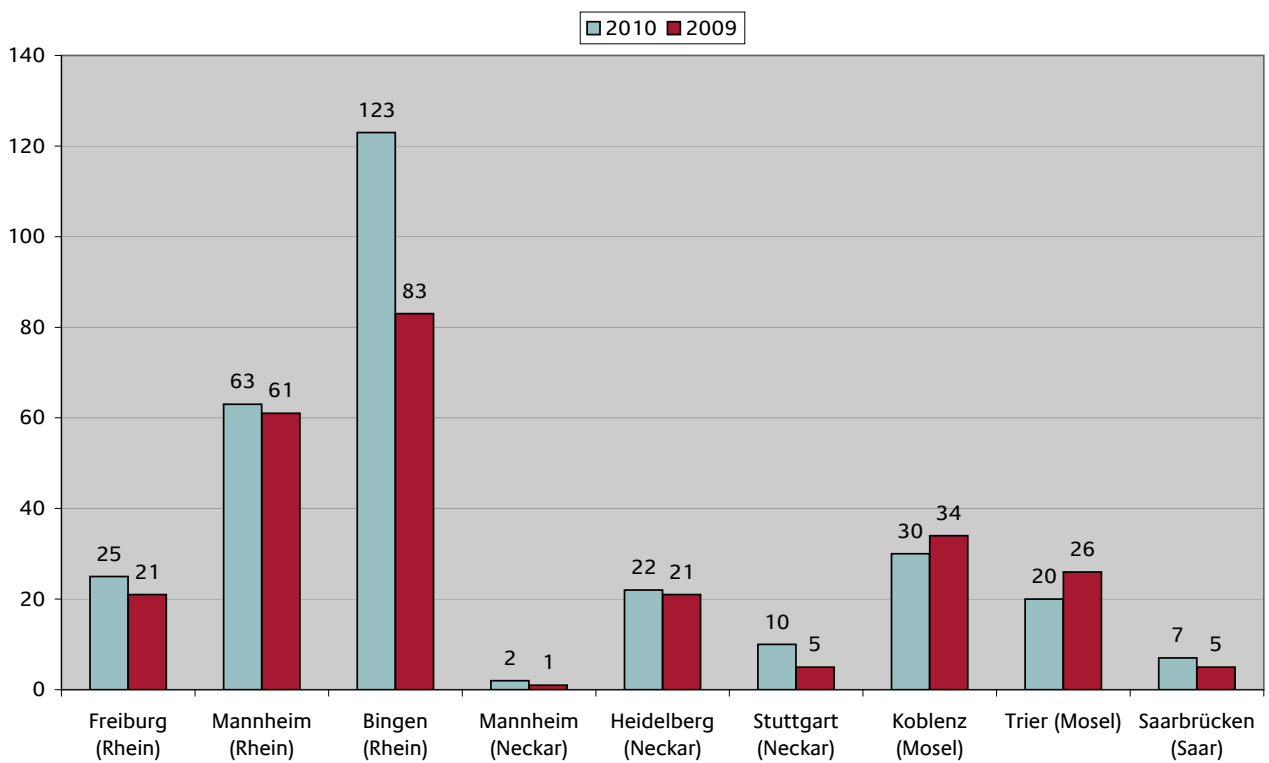
		I. Unfälle im Schiffsverkehr auf Bundeswasserstraßen														II. Unfälle im Schiffsbetrieb		III. Sportbootunfälle									
		Anzahl		Sog- und Wellenschlag		Technische Mängel		Zusammenstoß von Schiffen		Auflaufen auf		Gesunken		Sonstige		Gewässerverunreinigung		2010	2009	2010	2009						
																						2010	2009	2010	2009	2010	2009
		außerhalb von *)	innerhalb von Schleusen	Grund	Ufer, Bauwerk																						
<b>Rhein</b>																											
Freiburg	25	21	1	1	0	2	15	6	1	3	0	0	5	7	0	0	3	1	0	1	0	1	1	3	2	4	
Mannheim	63	61	2	9	5	2	33	22	0	0	8	15	11	8	0	0	4	4	0	1	5	6	23	22			
Bingen	123	83	13	11	9	7	60	28	0	0	25	24	9	10	0	0	6	3	1	0	2	7	27	36			
Gesamt	211	165	16	21	14	11	108	56	1	3	33	39	25	25	0	0	13	8	1	2	8	16	52	62			
<b>Neckar</b>																											
Mannheim	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Heidelberg	22	21	2	0	0	3	5	7	7	5	3	4	2	2	0	0	3	0	0	0	1	0	6	9			
Stuttgart	10	5	0	0	1	0	0	2	7	1	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	8	0			
Gesamt	34	27	3	0	1	3	5	9	15	6	3	6	2	2	0	0	5	1	0	0	1	0	14	9			
<b>Mosel</b>																											
Koblenz	30	34	12	13	2	1	3	7	6	5	2	2	2	2	0	0	2	4	1	0	2	0	6	17			
Trier	20	26	4	2	0	1	4	1	4	11	2	3	6	4	0	0	4	0	0	3	1	12	8				
Gesamt	50	60	16	15	2	2	7	8	10	16	4	5	8	6	0	0	2	8	1	0	5	1	18	25			
<b>Lahn</b>																											
Bingen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0			
Koblenz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5			
Gesamt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5			
<b>Saar</b>																											
Saarbrücken	7	5	1	0	0	0	2	1	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0	1	1	2	1	2		
<b>WSD SW</b>																											
Gesamt	302	257	36	36	17	16	122	74	27	26	41	50	35	34	1	0	21	18	2	3	15	20	86	103			

\*) darunter Zusammenstöße mit Schiffsfahrtszeichen  
 Unfälle I. + II.: 302 + 15 = 317 Unfälle insgesamt (zuzügl. 86 Sportbootunfälle)

# WSD Südwest

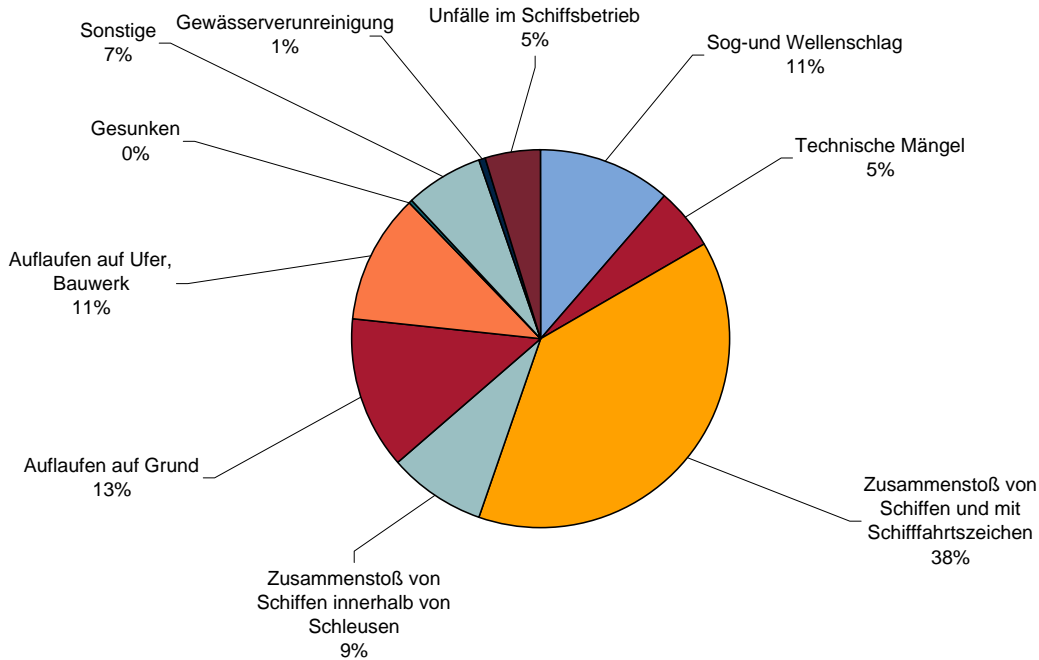
## Schiffsunfälle 2010 – Vergleich zum Vorjahr

nach Meldungen der Wasserschutzpolizeien

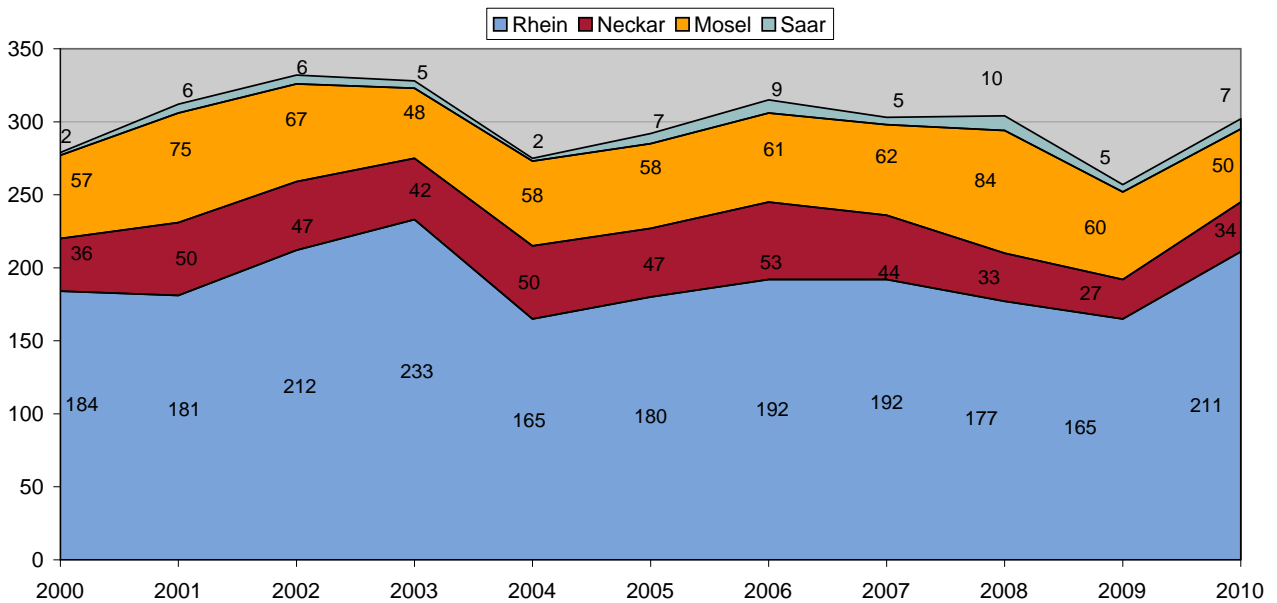


# WSD Südwest

## Schiffsunfälle 2010 nach Unfallarten gruppiert



## Entwicklung der Schiffsunfälle



# Anlage 6

## Schiffahrtssperrungen

Sperrungen der Schiffahrt wegen Hochwasser und Eis .....	78
Oberrhein .....	79
Mittelrhein .....	79
Neckar .....	80
Mosel .....	80
Saar .....	81

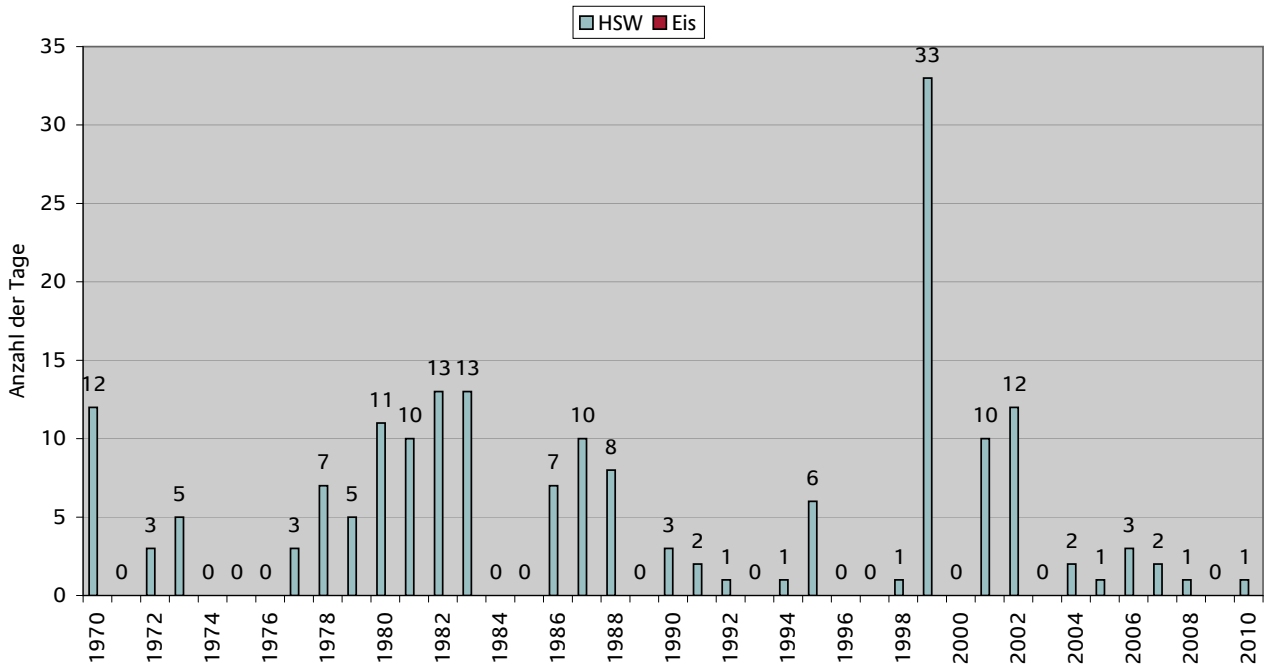
# WSD Südwest

## Sperrungen der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis

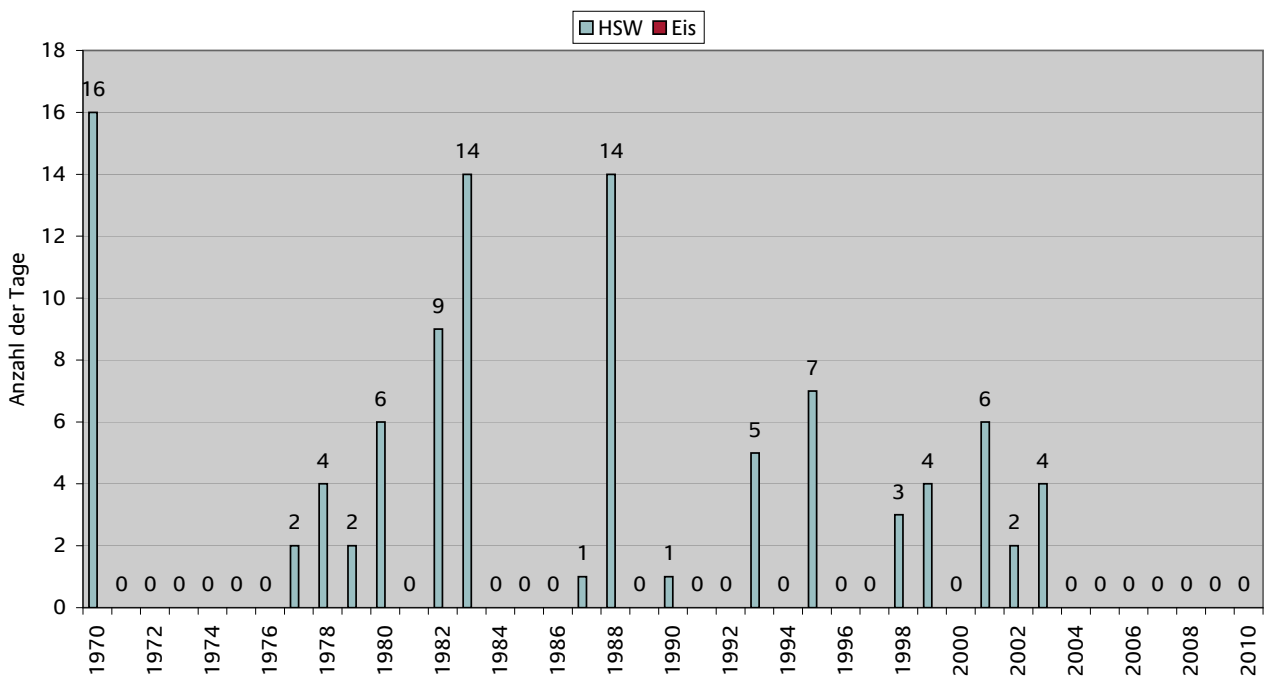
Jahr	Oberrhein		Mittelrhein		Neckar		Mosel		Saar	
	HSW	Eis	HSW	Eis	HSW	Eis	HSW	Eis	HSW	Eis
1970	12	0	16	0	?	?	21	0	42	32
1971	0	0	0	0	10	10	0	12	0	22
1972	3	0	0	0	4	0	3	0	5	0
1973	5	0	0	0	4	0	0	0	0	10
1974	0	0	0	0	18	0	2	0	12	0
1975	0	0	0	0	7	0	0	0	3	0
1976	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
1977	3	0	2	0	23	0	11	0	12	0
1978	7	0	4	0	27	0	8	0	19	2
1979	5	0	2	0	24	0	31	6	25	0
1980	11	0	6	0	15	0	13	0	48	0
1981	10	0	0	0	30	0	20	0	31	0
1982	13	0	9	0	23	0	22	0	23	0
1983	13	0	14	0	27	0	16	0	17	0
1984	0	0	0	0	12	0	12	0	27	0
1985	0	0	0	0	7	16	0	23	1	0
1986	7	0	0	0	17	0	14	13	22	0
1987	10	0	1	0	22	0	5	21	15	0
1988	8	0	14	0	39	0	28	0	8	0
1989	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0
1990	3	0	1	0	15	0	12	0	6	0
1991	2	0	0	0	7	0	13	0	11	0
1992	1	0	0	0	6	0	1	0	0	0
1993	0	0	5	0	15	0	17	0	14	0
1994	1	0	0	0	15	0	15	0	12	0
1995	6	0	7	0	22	0	19	0	17	0
1996	0	0	0	0	3	0	2	1	3	0
1997	0	0	0	0	3	2	6	22	3	21
1998	1	0	3	0	15	0	7	0	7	0
1999	33	0	4	0	27	0	20	0	17	0
2000	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
2001	10	0	6	0	21	0	18	0	12	0
2002	12	0	2	0	37	0	19	2	13	0
2003	0	0	4	0	5	0	6	0	5	0
2004	2	0	0	0	9	0	5	0	4	0
2005	1	0	0	0	10	0	0	0	0	0
2006	3	0	0	0	20	0	3	0	1	0
2007	2	0	0	0	8	0	11	0	4	0
2008	1	0	0	0	7	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	11	7	0	8	2	4
2010	1	0	0	0	13	0	8	0	11	0



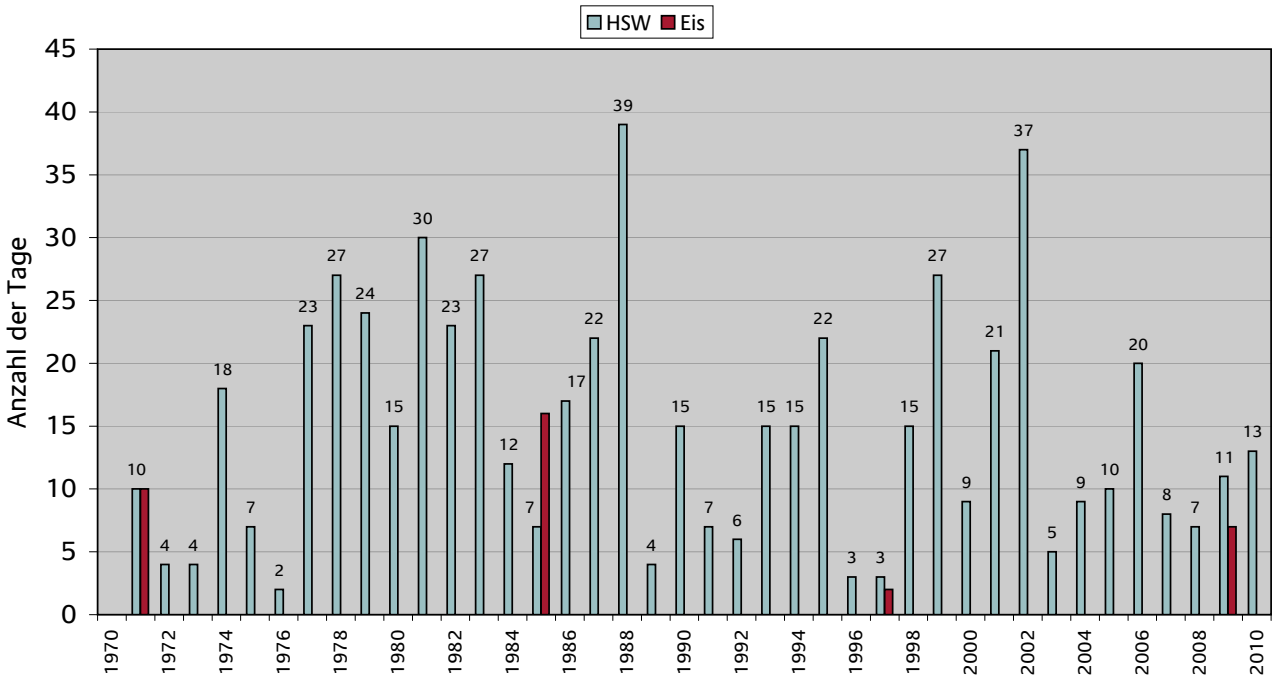
## Oberrhein



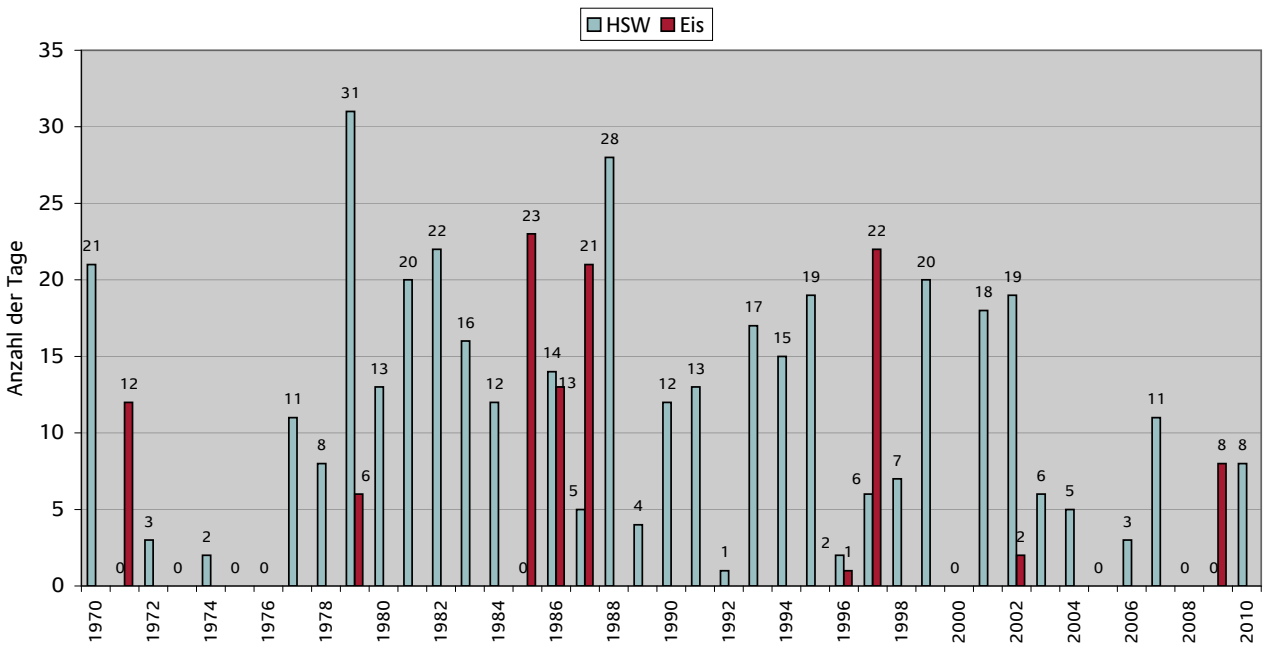
## Mittelrhein



## Neckar



## Mosel



## Saar

