

Wir machen Schifffahrt möglich.

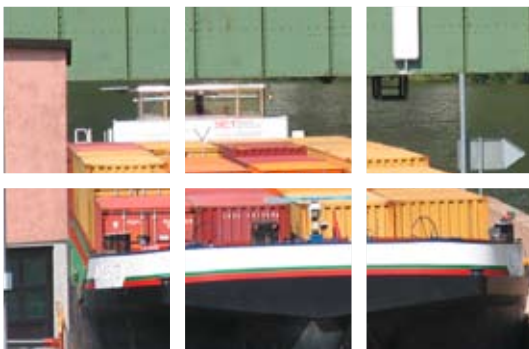


WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Verkehrsbericht 2011

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest
Ober- und Mittelrhein – Mosel – Neckar – Saar



Verkehrsbericht 2011

Herausgeber:
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest
Brucknerstraße 2
55127 Mainz

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	5
2	Verkehrsentwicklung	6
	Ober- und Mittelrhein	6
	Neckar	12
	Mosel	15
	Saar	18
	Entwicklung Güterverkehr	20
3	Verwaltungsaufgaben	21
3.1	Wirtschaftsfragen der Schifffahrt	21
	Verkehrsrechtliche Erlaubnisse	21
	„Negativbescheinigungen“ (Großraum- und Schwerverkehr)	21
	Anträge gemäß Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)	21
	Uk-Stellung von Wehrpflichtigen in der Binnenschifffahrt	21
	Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung (BinSchZV)	22
	Ufer- und Hafengeld	22
	Lotsenentgelte	22
	Beihilfen für Schifferkinderheime (SKH)	22
	Binnenflotte (Neubauten/Umbauten/WSV-Fahrzeuge)	22
3.2	Ordnung des Schiffsverkehr	23
	Verkehrsregelungen, Patente, Ordnungswidrigkeiten, Sonstiges	23
3.3	Schiffahrtsabgaben	25
Anlage 1	Frachtschiffsverkehr	35
Anlage 2	Güterverkehr	43
Anlage 3	Güterumschlag in ausgewählten Häfen	61
Anlage 4	Containerverkehr	67
Anlage 5	Schiffsunfallstatistik	73
Anlage 6	Schiffahrtssperrungen	77

1 Allgemeines

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest in Mainz ist mit ihren zugehörigen 8 Wasser- und Schifffahrtsämtern Freiburg, Mannheim, Bingen, Heidelberg, Stuttgart, Koblenz, Trier und Saarbrücken zuständig für den Ober- und Mittelrhein sowie 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, während die Daten für den Mittelrhein das Statistische Bundesamt an der Schnittstelle Bingen errechnet.

Die Verkehrsstatistik für die Nebenflüsse des Rheins wird jeweils an den Eingangsschleusen erhoben und basiert auf den Daten der Abgabenerklärungen für die Erhebung der Schifffahrtsabgaben.

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.

Kapitel 2 fasst die maßgeblichen Ereignisse des zurückliegenden Jahres für die Schifffahrt zusammen (Wasserstandsentwicklung, Schifffahrts- und Schleusensperungen, besondere Ereignisse).

Anschließend wird die Entwicklung des Schiffs- und Güterverkehrs dargestellt.

Die Wasserstraßen der WSD Südwest werden jeweils einzeln betrachtet.

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

Die Anlagen enthalten weitergehende Daten zu Schiffs- und Güterverkehr, Güterumschlag der Häfen, Containerverkehr, Schiffsunfällen und sonstige Angaben.



2 Verkehrsentwicklung

Ober- und Mittelrhein

Wasserführung

Die Wasserführung des Rheins wurde bestimmt durch 2 Niedrigwasserperioden im Frühjahr und im Herbst und erlaubte den Frachtschiffen an Ober- und Mittelrhein nur im Januar, Juli und Dezember sehr gute Ablademöglichkeiten; mit Einschränkung ist der Monat August für den Oberrhein zu nennen.

Der Wasserstand des Jahres 2011 lag am Pegel Maxau im Mittel 47 cm und am Pegel Kaub 35 cm jeweils **unter dem Mittelwasser 2002/2011**.

Von Niedrigwasser geprägt zeigten sich die Monate Februar bis Juni sowie von September bis November. Größere Wasserstandsschwankungen traten an den Pegeln in Maxau und Kaub im Januar und Dezember auf. Die niedrigsten Schwankungen lagen im März und November.

Der Gleichwertige Wasserstand 2002 (GIW) wurde 2011 in Maxau und in Kaub an jeweils über 30 Tagen erreicht bzw. unterschritten.



Richtpegel	Maxau			Kaub		
Hochwassermarke II	750			640		
Hochwassermarke I	620			460		
Mittelwasser 2002/2011	493			214		
GIW 2002	360			80		
Amtlicher Pegelstand 5:00 Uhr in cm (Vorjahr)						
Höchster Stand	15. Januar	721	(766)	16. Januar	688	(553)
Niedrigster Stand	30. November	326	(386)	30. November	47	(120)
Jahresmittel		446	(508)		173	(234)
Hochwassermarken erreicht oder überschritten						
Marke II	an 0 Tagen		(1)	an 3 Tagen		(0)
Marke I	an 9 Tagen		(37)	an 12 Tagen		(5)
GIW 2002 erreicht oder unterschritten						
	an 33 Tagen		(0)	an 34 Tagen		(0)

Tabelle 1: Pegeldata der Richtpegel Maxau und Kaub

Monat	Richtpegel Maxau			Richtpegel Kaub		
	cm	Tage über Mittelwasser		cm	Tage über Mittelwasser	
		2010	2011		2010	2011
Januar	548	8	18	407	14	31
Februar	417	3	0	194	7	4
März	399	8	0	141	15	0
April	388	2	0	116	6	0
Mai	374	16	0	89	13	0
Juni	446	30	4	140	29	0
Juli	524	16	22	208	6	15
August	492	31	16	186	31	2
September	447	24	1	141	20	0
Oktober	452	0	7	146	0	4
November	356	6	0	70	15	0
Dezember	509	25	21	238	23	22
Jahresmittel/Summe	446	169	89	173	179	78

Tabelle 2: Monatsmittel der Wasserstände 2011

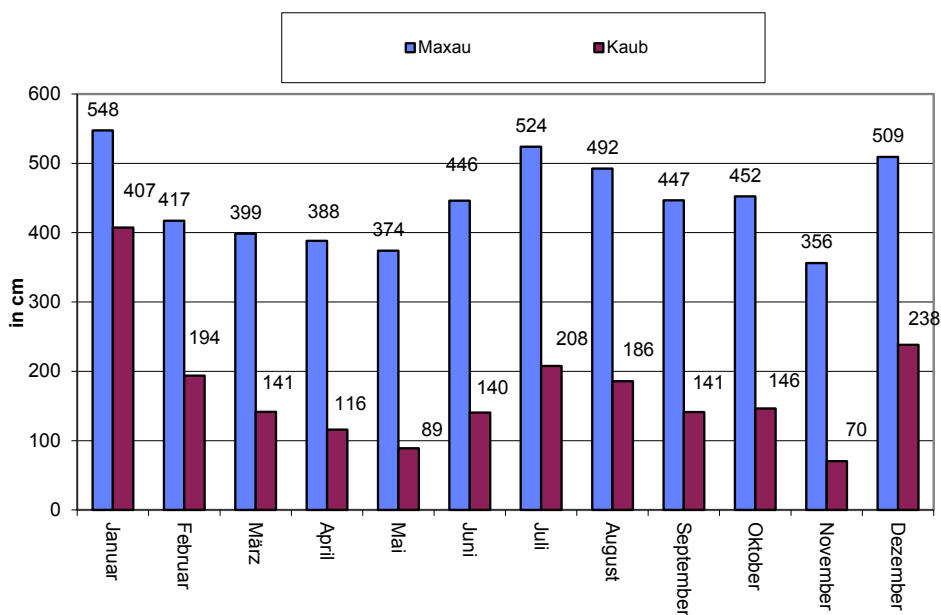


Abb. 1: Verlauf der Wasserstände (Monatsmittel) in 2011

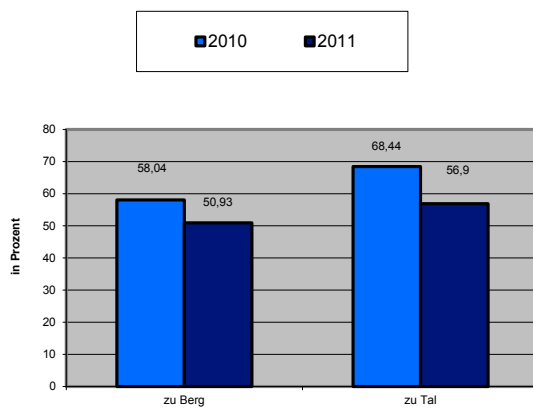


Abb. 2: Mittlere Auslastung der beladenen Gütermotorschiffe an der Schleuse Iffezheim

Die Wasserführung von Ober- und Mittelrhein lag 2011 im Vergleich mit den Daten ab 2000 auf dem letzten Platz (Oberrhein) bzw. vorletzten Platz (Mittelrhein) und unterbot am Oberrhein sogar noch die niedrigen Werte aus dem Jahr 2003. Die beste Wasserführung hatten weiterhin mit Abstand die Jahre 2000 bis 2002.

Störungen im Betriebsablauf

In 2011 wurde die Hochwassermarkte II am Oberrhein (Richtpegel Maxau) nicht überschritten. Seit dem Jahr 2000 ruhte der Schiffsverkehr diesbezüglich an gesamt 32 Tagen. Im Vergleich dazu:

Allein im Jahr 1999 lagen 33 Hochwassertage vor!

Mittelrhein 2011 (Richtpegel Kaub): 3 Tage.

Ab 2000: 15 Hochwassertage.

An der Schleuse Iffezheim dauerte die große Schleusenrevision wie folgt:

Linke Kammer: 1. Januar bis 20. Oktober

Rechte Kammer: 27. Oktober bis 20. Dezember.

Wegen Reparaturarbeiten über 2 Std. war die rechte Kammer an 9,5 Std. (verteilt auf 3 Tage) und die linke Kammer an 17 Stunden (verteilt auf 3 Tage) gesperrt.

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 WSA Mannheim wurden von März bis April (km 385,40 bis km 385,80) 9 250 m³ und von April bis Juni (km 372,80 bis km 373,60) 13 450 m³ (insgesamt: 22 700 m³) sowie von August bis Dezember (km 424,20 bis km 425,50) 42 440 m³ baggert.

Sperrungen der Schifffahrt

- Am Donnerstag, dem 13. Januar, ereignete sich gegen 4:42 Uhr auf dem Rhein im Bereich der Loreley ein besonders spektakulärer und tragischer Unfall. Das zu Tal fahrende und mit rund 2 400 t Schwefelsäure beladene TMS „Waldhof“ kenterte kurz unterhalb des Bettecks bei km 553,75 über die Steuerbordseite und verschwand von den Radarschirmen der Revierzentrale Oberwesel. Das gekenterte TMS trieb mit dem Bug voran an mehreren entgegenkommenden Fahrzeugen vorbei, kollidierte mit einem zu Berg fahrenden Tankmotorschiff, bevor es um 4:52 Uhr auf der Backbordseite liegend bei km 555,3 zum Stillstand kam. Zwei der vier Besatzungsmitglieder wurden gerettet. Erst am 13. Februar konnte in den völlig zerstörten Wohnräumen des TMS „Waldhof“ eine Leiche gefunden und geborgen werden. Die Suche nach dem 2. vermissten Besatzungsmitglied verlief bis heute erfolglos.

Die Havarie TMS „Waldhof“ war das Medienereignis im Januar/Februar 2011. Alle wesentlichen Aspekte von Unfall und Bergung aufzuführen würden an dieser Stelle den Rahmen sprengen. Deshalb verweise ich auf den Zwischenbericht unter www.elwis.de. Die Schifffahrt war unabhängig vom Überschreiten des HSW (15. Januar, 0:00 Uhr bis 17. Januar, 13:30 Uhr) vom 13. Januar, 4:45 Uhr bis zum 14. Februar,

13:00 Uhr gesperrt. Erste Versuchsfahrten zu Berg begannen am 19. Januar, die ersten zugelassenen Bergfahrer starteten am 20. Januar. Am 3. Februar lief die Talfahrt an (anfangs waren jeweils immer nur Einzelfahrer im Einsatz). Am 21. Januar machten sich die Politiker Sts Scheurle (BMVBS), Ministerpräsident Beck, Innenminister Bruch und Innenstaatssekretär Lewentz (alle 3 Rheinland-Pfalz) ein Bild vor Ort. 92 Bergfahrer durften an diesem Tag den Havaristen passieren. Nördlich der Unfallstelle lagen 190 Schiffe, südlich 180 Schiffe fest. Von der Havarie waren ca. 600 Schiffe auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen, z. B. Main und Neckar, betroffen. Nach einer Studie soll der wirtschaftliche Gesamtschaden 50 bis 60 Mio. € betragen.

- 2011 war ein „bombiges“ Jahr für das WSA Bingen. Am 29. Mai, 30. August, 27. und 28. November sowie am 4. Dezember wurden Bomben entschärft und zwar in Bingen am Nahegrund (km 529,30), bei Osterspay (km 575,50), bei Neuwied (km 610,20), bei Spay (km 576,70) und in Koblenz (km 589,70). Die Sperren dauerten zwischen ca. 20 Minuten und 6 Std. 45 Min. Zur Entschärfung der 1,8 t schweren Luftmine in Koblenz mussten etwa 45 000 Einwohner evakuiert werden (die größte entsprechende Aktion seit Kriegsende).
- Festfahmung eines beladenen TMS auf der Bergfahrt bei km 343,600 am 10. Juli; kein Wassereintritt, kein Personenschaden. Die Leichterung des Havaristen am 11. Juli führte zu einer Sperre von 3 Std. 15 Min.
- Ein komplexer Unfall ereignete sich am 28. Juli bei km 550,800: Ein GMS fuhr mit 1 880 t Kies zu Tal, als bei Oberwesel die Ruderanlage versagte. Das Notruder reagierte ebenfalls nicht. Der Heckanker wurde fallen gelassen und riss ab. Das GMS verfiel und hatte mehrere Leckagen und trieb weiter zu Tal. Auch die gesetzten Buganker brachten keine Hilfe. Das Schiff kam mit dem Bug am „Geisenrücken“ fest, das Heck lag gleichzeitig am linksrheinischen Ufer auf. Damit lag das GMS quer im Rheinstrom und musste geleichtert werden. Vorher kam es im Maschinenraum noch zu einem Brand. Verletzte gab es nicht. Die Schifffahrt war vom 28. Juli (19:45 Uhr) bis 29. Juli (20:05 Uhr) zwischen Bingen und St. Goar gesperrt.
- Ein Unfall kommt selten allein! Keine 2 Stunden nach der v. g. Havarie ereignete sich um 21:16 Uhr bei Trechtlingshausen (km 534,80) ein weiterer Unfall (Grundberührung mit anschließender Festfahmung eines beladenen GMS zu Berg infolge nautischen Fehlverhaltens). Unfall Nr. 3 fand bei Boppard am 29. Juli um 13:00 Uhr bei km 568,70 außerhalb der Fahrrinne statt (unbemerkt von der Besatzung trieb ein beladenes TMS trotz ordnungsgemäß gesetztem Anker zu Tal und kam auf dem Martinsgrund fest – keine Leckage, kein Personenschaden).
- Festfahmung eines leeren TMS zu Tal am 19. August auf dem Tauberwerth bei Oberwesel (Ausfall der Stromversorgung). Die Schifffahrt war morgens 4 Std. gesperrt.
- Festfahmung eines beladenen GMS zu Tal am 12. September bei km 339,80 nach Ruderausfall. Erst die Leichterung von 550 t führte am 13. September zu einem erfolgreichen Turnversuch. Sperre Talfahrt: 2,5 Std.
- Festfahmung eines zu tief abgeladenen GMS zu Tal am 5. Oktober bei km 455,70 in der Fahrrinne. Für die Leichterung des Fahrzeugs war eine 3-stündige Schifffahrtssperre erforderlich. Der Schiffsstau (ca. 30 Schiffe) löste sich innerhalb einer Stunde auf.
- Die Kollision mit einem TMS beschädigte ein Polizeiboot am 28. November bei km 356,800 so stark, dass es bei einer rechtsrheinischen Kribbe liegen blieb und später sank. Die schwierige Bergung am 1. Dezember dauerte zwar 5 Stunden, führte aber nur zu einer einstündigen Sperre der Schifffahrt.
- Die Bombenentschärfung am 4. Dezember bei km 360,00 bedeutete für die Talschifffahrt eine Sperre von 1 Std. 30 Min.

Besondere Ereignisse

- Wartungsarbeiten an der großen Kammer der Schleuse Gerstheim (F) sowie technische Probleme an der kleinen Kammer führten zu einer Vollsperrung vom 14. März (ca. 15:00 Uhr) bis 15. März (17:40 Uhr).

- Im Mai nahm die gemeinsame deutsch-französische Dienststelle der Wasserschutzpolizei in Kehl den Probetrieb auf. Der offizielle Einzug ist für März 2012 geplant. Zwischen Weil/Hünigen und der Schleuse Iffezheim verfügt die gemeinsame Dienststelle (54 Beschäftigte) über 3 französische und 2 deutsche große Streifenboote. Durch die Zusammenlegung sollen die Präsenzzeiten auf dem Rhein erhöht sowie strategische und taktische Vorteile erzielt werden. Die Schaffung einer operativen deutsch-französischen Wasserschutzpolizei auf dem Rhein hatten beim dt.-franz. Ministerratstreffen im Februar 2010 beide Länder vereinbart.
 - Am 27. Mai wurde der Containerhafen der Mainzer Firma Frankenbach auf der Ingelheimer Aue feierlich in Betrieb genommen. Nach 5 Jahren Planungs- und Bauzeit gilt der Containerterminal als modernster und leistungsstärkster am Rhein. Rund 30 Mio. € kostete die Investition. Das Areal umfasst etwas über 80 000 m² und ist für einen Umschlag von jährlich 190 000 Containern angelegt. Am neuen Standort, der eine Anlage im Mainzer Zollhafen ersetzt, sind 175 Mitarbeiter beschäftigt.
 - Anfang Juni begann der beschwerliche Weg des Seenotrettungskreuzers „John T. Essberger“ auf dem von Niedrigwasser geprägten Rhein ins Technikmuseum Speyer. Das Niedrigwasser kam dem Fahrzeug bezüglich der Brücken gerade recht, jedoch die Höhe von 17 m und der Tiefgang von 2,80 m machten ein Schwimmen auf eigenem Kiel unmöglich. Schwertransportspezialisten luden „Essberger“ auf einen Schwerlastponton. Im Berghäuser Altrhein bei Speyer erfolgte die Entladung und der Weitertransport auf einem selbstfahrenden 26-Achser. Um zu verhindern, dass das hohe Gebilde nicht kippt, wurde die Querneigung des Tiefladers ständig gemessen. Ab September 2011 ist „John T. Essberger“ auch von innen zu besichtigen.
 - Die Schiwago Film GmbH drehte auf dem Rhein zwischen Mainz und Koblenz vom 26. Juni bis 19. Juli 2011 den Film „Die letzte Fahrt“. Der Film wird von der ARD im Frühjahr 2012 ausgestrahlt.
 - Im August führte das WSA Mannheim Umbaumaßnahmen an 5 Pegeln durch. Mit der Umrüstung werden kontinuierlicher Datenabruf, höhere Verfügbarkeit und geringerer Wartungsaufwand erreicht. Die Gesamtmodernisierung aller 14 Pegel beträgt ca. 560 000 €.
 - Jubiläen in Andernach:
Der „Alte Kran“, eines der Wahrzeichen der Stadt, wird 450 Jahre alt. Er markiert den Standort des ehemaligen römischen Hafens und diente bis 1911 insbesondere dem Umschlag von Mühlsteinen. Die Außerbetriebnahme war zugleich die Geburtsstunde des Andernacher Hafens. Beide Jubiläen würdigt die Stadt Andernach in einer Sonderausstellung.
 - Die Schottel GmbH in Spay am Rhein, weltweit führender Hersteller hochwertiger Schiffspropulsionssysteme und steuerbarer Antriebe, feiert dieses Jahr ihr 90-jähriges Firmenjubiläum.
 - Ende September sorgte die Überführung des Nachbaus einer historischen Schiffsmühle per Schubverband von Speyer ins hessische Ginsheim für großes Aufsehen. Vorbild ist eine Mühle aus dem Jahr 1928. Die letzte Mühle dieser Art ging nämlich 1928 in Ginsheim bei km 493 außer Betrieb und wurde 1945 bei einem Bombenangriff zerstört. Ohne Finanzhilfe, Honorarverzicht und Preisnachlass wäre das 500 000 € teure Projekt, das ein ortsansässiger Verein in Auftrag gegeben hatte, nicht zu realisieren gewesen.
 - Die hessische Bereitschaftspolizei feierte mit einem Festakt im Biebricher Schloss am 2. November ihren 60. Geburtstag. Die Festansprache hielt der Minister des Innern und für Sport, Herr Boris Rhein. Dem Bereitschaftspräsidium ist auch die Wasserschutzpolizei angeschlossen.
- Ruhezeiten Schleusenbetrieb**
- Der Schleusenbetrieb oberhalb von Straßburg war über Weihnachten und Silvester/Neujahr am 24./25. Dezember 2011 sowie am 31. Dezember 2011/ 1. Januar 2012 jeweils von 20:00 Uhr bis 6:00 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 2011 insgesamt 30 607 Fahrzeuge erfasst, das sind 1 145 mehr als im Vorjahreszeitraum; davon waren 18 025 Güterschiffe und 8 139 Tankschiffe. Im Jahr 2010 wurden am Messpunkt Iffezheim 29 462 Fahrzeuge gezählt; davon waren 17 585 Güterschiffe und 7 510 Tankschiffe. Von den im Jahr 2011 erfassten 26 164 Frachtschiffen waren 18 038 (68,9%) beladen, gegenüber 17 346 (69,1%) im Vorjahreszeitraum. Tabelle 4 zeigt eine Übersicht des Güterverkehrs an der Schleuse Iffezheim für das Jahr 2011.

	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Anzahl der beladenen Schiffe	9 085	8 953	18 038
Ladung in Tonnen	10 628 219	11 586 881	22 215 100
deutsche Flagge			
Trockenladung in Tonnen	9 370 97	3 345 626	4 282 723
Tankerladung in Tonnen	1 840 679	438 448	2 275 127
fremde Flagge			
Trockenladung in Tonnen	4 851 940	7 401 260	12 253 200
Tankerladung in Tonnen	2 998 503	405 547	3 404 050

Tabelle 3: Ladungsaufkommen an der Schleuse Iffezheim 2011

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	3 781	2 085	5 202	696	11 764
Tankmotorschiffe	3 523	317	692	3 167	7 699
Küsten-Gütermotorschiffe	0	0	0	0	0
Schub-Gütermotorschiffe	726	752	1 433	35	2 946
Schub-Tankmotorschiffe	30	1	1	30	62
Güterschubleichter	851	807	1 611	46	3 315
Tankschubleichter	174	14	14	176	378
Schubboote	0	124	0	132	256
Schleppboote	0	5	0	4	9
Fahrgasttagesschiffe	0	15	0	18	33
Fahrgastkabinenschiffe	0	773	0	777	1 550
sonstige Fahrzeuge	0	1 078	0	1 517	2 595
Zusammen	9 085	5 971	8 953	6 598	30 607
insgesamt beladen/leer		15 056		15 551	30 607
Vergleich zum Vorjahr		14 540		14 922	29 462
Veränderung in Prozent		3,5%		4,2%	3,9%

Tabelle 4: Schiffsverkehr an der Schleuse Iffezheim 2011

Neckar

Störungen im Betriebsablauf

Die Schifffahrt war im Bereich des WSA Stuttgart nach Überschreiten des HSW an 11 Tagen eingestellt:

- örtlich vom 7. Januar 2011 (15:30 Uhr) bis 11. Januar 2011 (17:30 Uhr)
- örtlich vom 13. Januar 2011 (6:00 Uhr) bis 18. Januar 2011 (18:00 Uhr)
- örtlich vom 17. Dezember 2011 (0:00 Uhr) bis 18. Dezember 2011 (17:00 Uhr)

Im Bereich des WSA Heidelberg wurde die Schifffahrt an 12 Tagen eingestellt:

- örtlich vom 7. Januar 2011 (10:15 Uhr) bis 17. Januar 2011 (18:00 Uhr)
- örtlich vom 16. Dezember 2011 (20:40 Uhr) bis 18. Dezember 2011 (8:30 Uhr)
- örtlich vom 23. Dezember 2011 (13:00 Uhr) bis 24. Dezember 2011 (9:00 Uhr)

Sperrungen der Schifffahrt

Am 30. August sollte ein PKW von einem GMS im Marbacher Schleusenkanal an Land gesetzt werden. Der am Bug des Schiffes befindliche Autokran riss dabei die bei km 158,300 über den Neckar führende Hochspannungsleitung herunter. Teile des Leitungsdrahtes lagen sowohl im Neckar als auch im Uferbereich und hingen 3 m über einer Landstraße. Neben Uferwegen und Landstraße wurde auch die Schifffahrt gesperrt (2 Std. 20 Min.).

In der Ortschaft Benningen kam es zu Stromausfall. Personen wurden nicht verletzt.

Vom 17. Dezember (0:00 Uhr) bis 18. Dezember (24:00 Uhr) fand auf dem Altneckar in Heilbronn im Bereich Alt-Ne-km 110,775 der Einschub bzw. das Einschwimmen der neuen Hafenbahnbrücke statt. Aus diesem Grund musste die Schifffahrt auf dem Altneckar in Heilbronn von km 110,60 bis km 111,20 gesperrt werden. Von der Sperre war auch die Zufahrt zum Salzhafen betroffen.



Besondere Ereignisse

Großprojekt „Container-Terminal“

Die Ende 2010 begonnenen Bauarbeiten zum Container-Terminal in Heilbronn laufen auf Hochtouren (Kosten: 12,5 Mio. €). Städtebauliche Ziele sind neben der Erweiterung des Containerhafens die Realisierung des neuen Stadtteils Neckarbogen, Verwirklichung der Bundesgartenschau 2019, Verlagerungen des Bauhofes der WSV und des Hauptzollamtes sowie baurechtliche Sicherung der Schlammbecken.

Neue Neckarfähre in Heidelberg

Am 12. November kam die „neue“ Neckarfähre von Schwerin nach Heidelberg. Noch heißt die Flusschönheit aus dem Jahr 1925 „Mecklenburg“. Ein Namenswettbewerb mit Heidelberger Bezug soll dies ändern. Über den Winter wird die Fähre erst einmal umgebaut. Erworben hat das Fahrzeug der „Freundeskreis Neckarfähre“.

Wassersportfreundliche Schleusen

Die Schleuse Gundelsheim erreicht beim v. g. Wettbewerb des DMYV für das Jahr 2011 bundesweit den 1. Platz!

Seit Jahren schneiden Neckarschleusen hier hervorragend ab. Die Auszeichnung soll anlässlich der „boot“ 2012 überreicht werden.

Veranstaltungen

Im Bereich des WSA Stuttgart fanden insgesamt 24 (21) wassersportliche Veranstaltungen statt, davon 9 (7) mit Sperre. Für den Bereich des WSA Heidelberg lauten die Daten: 86 (83) Veranstaltungen (VA), davon 52 (65) wassersportliche VA mit Sperre einschl. 16 (18) Feuerwerke. Das WSA Mannheim meldet für den Neckar (Mündungsbereich) 2 VA mit Sperre.

Ruhezeiten Schleusenbetrieb

Die Neckarschleusen hatten vom 24. Dezember (14:00 Uhr) bis 27. Dezember 2011 (6:00 Uhr) und vom 31. Dezember 2011 (14:00 Uhr) bis 2. Januar 2012 (6:00 Uhr) Betriebsruhe.

Schleusensperrungen

Schleuse	
Hirschhorn	Neben der linken Kammer (Komplettsperre im März) war auch die rechte Kammer am 5. März für 3 Stunden gesperrt (defekte Hydraulikpumpe). Stromausfall führte am 22. Juni zu einer Betriebsunterbrechung von 2,5 Stunden.
Hessigheim u. a.	Aufgrund dringender Reparaturarbeiten mussten die Schleusen Hessigheim, Pleidelsheim, Esslingen, Oberesslingen und Deizisau fast 9 Tage außer Betrieb genommen werden (13. Juli, 6:00 Uhr, bis 21. Juli, 18:00 Uhr).
Neckarsteinach u. a.	Ein etwa 900 m langer Ölfilm auf dem Neckar führte am 4. August zur Sperre der Schleuse Neckarsteinach (ca. 5 Std.) und der Schleuse Neckargemünd (gut 1 Std.) sowie zur Sperrung der Schifffahrt zwischen Hirschhorn und Neckargemünd. Davon betroffen war auch die „Weiße Flotte“.

Tabelle 5: Schleusensperrungen am Neckar 2011

Schiffs- und Güterverkehr

An der Schleuse Feudenheim wurden im Jahr 2011 insgesamt 8 378 Fahrzeuge erfasst, das sind 267 mehr als im Jahr 2010; davon waren 7 078 Güterschiffe und 864 Tankschiffe.

Im Jahr 2010 wurden am Messpunkt Feudenheim 8 111 Fahrzeuge gezählt; davon waren 6 602 Güterschiffe und 992 Tankschiffe.

Von den im Jahr 2011 erfassten 7 942 Frachtschiffen waren 6 047 (76,1%) beladen, gegenüber 5 544 (73,0%) im Jahr 2010.

Tabelle 6 zeigt eine Übersicht des Güterverkehrs an der Schleuse Feudenheim für das Jahr 2011.

Containerverkehr

2011 wurden insgesamt 22 953 Container (TEU) befördert; Vorjahr: 27 379 TEU (-16,2%). 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 151 200 t (14 400 beladene Container x 10,5 t); Vorjahr: 173 197,5 t (siehe auch „Containerverkehr“: Anlage 4).

Die im Rhein-Neckar-Wechselverkehr die Schleuse Feudenheim durchfahrenden beladenen GMS waren in der Bergfahrt im Mittel zu 66,6% (2010: 77,7%) und in der Talfahrt zu 65,7% (2010: 76,7%) ihrer Tragfähigkeit ausgelastet.

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	3 155	309	2 420	1 135	7 019
Tankmotorschiffe	439	0	2	423	864
Küsten-Gütermotorschiffe	0	0	0	1	1
Güterschubleichter	0	21	31	6	58
Tankschubleichter	0	0	0	0	0
Schubboote	0	19	0	26	45
Schleppboote	0	0	0	0	0
Fahrgasttagesschiffe	0	110	0	100	210
Fahrgastkabinenschiffe	0	79	0	79	158
sonstige Fahrzeuge	0	13	0	10	23
Zusammen	3 594	551	2 453	1 780	8 378
insgesamt beladen/leer		4 145		4 233	8 378
Vergleich zum Vorjahr		3 994		4 117	8 111
Veränderung in Prozent		3,8%		2,8%	3,3%

Tabelle 6: Schiffsverkehr an der Schleuse Feudenheim 2011



Mosel

Störungen im Betriebsablauf

Im Bereich des WSA Trier war die Schifffahrt nach Überschreiten des HSW an 10 Tagen gesperrt:

- örtlich vom 6. Januar 2011 (23:05 Uhr) bis 12. Januar 2011 (8:00 Uhr)
- örtlich vom 14. Januar 2011 (4:30 Uhr) bis 16. Januar 2011 (7:00 Uhr)
- örtlich vom 16. Dezember 2011 (19:15 Uhr) bis 19. Dezember 2011 (17:00 Uhr)

Im Bereich des WSA Koblenz war die Schifffahrt nach Überschreiten des HSW an 12 Tagen gesperrt:

- örtlich vom 7. Januar 2011 (3:00 Uhr) bis 12. Januar 2011 (16:15 Uhr)
- örtlich vom 14. Januar 2011 (4:30 Uhr) bis 17. Januar 2011 (15:30 Uhr)
- örtlich vom 16. Dezember 2011 (21:00 Uhr) bis 19. Dezember 2011 (16:00 Uhr)

Sperrungen der Schifffahrt

- Am 26. Februar rollte bei km 129,40 (Ortsluger Bernkastel-Kues) ein PKW ohne Insassen in die Mosel. Für die Bergung des Fahrzeugs war die Schifffahrt 2 Std. 15 Min. gesperrt.
- Die Überprüfung der Seilanlage an der Fähre Klotten (km 47,570) führte am 3. März zu einer 3-stündigen Sperre.
- Eine Bombenentschärfung machte am 13. März in Cochem eine Sperre zwischen Klotten (km 47,500) und der Schleuse Fankel (km 59,580) von 3 Std. erforderlich.
- Bombenfund am 15. August bei Bauarbeiten im Hafen Trier (km 184,08). Die Entschärfung dauerte 45 Minuten.
- Veranstaltungen im Rahmen der Bundesgartenschau 2011 machten am 24. September zwischen km 0,000 und km 0,450 Sperren von 11:00 bis ca. 13:00 Uhr und von 15:00 bis ca. 17:00 Uhr erforderlich.
- Abbau einer Freileitung am 11. Oktober bei km 127,396 (Ortsluger Graach); Sperre: 3 Std.

- Demontage der Seilbahnkreuzung über der Mosel am 13. November bei km 191,290 (Ortsluger Trier). Die Sperre dauerte von 6:00 bis 14:30 Uhr.
- Kollision TMS/Stoßschutzseil der Schleuse Trier am 22. November; Sperre 1,50 Std.
- Am 22. Dezember rammte ein leeres TMS auf der Talfahrt die Straßenbrücke in Schweich (km 178,100), die vorsorglich ca. 3 Std. gesperrt wurde. Am Tank-schiff entstand Sachschaden; die 61 Jahre alte Brücke wies deutliche Kratzspuren auf.

Schleusenreparaturprogramm

Das geplante Schleusenreparaturprogramm fand mit Zustimmung der Moselkommission in der Zeit vom 24. Mai (0:00 Uhr) bis 31. Mai 2011 (24:00 Uhr) statt.

Veranstaltungen

Bereich WSA Trier zuzüglich Kondominium: 29 (33) Veranstaltungen, davon 1 mit Sperre plus 4 (4) Feuerwerke mit Sperre.

Bereich WSA Koblenz: 113 (90) Veranstaltungen, davon 25 (16) mit Sperre plus 12 (12) Feuerwerke mit Sperre. Das WSA Koblenz genehmigte für die Lahn 55 (39) Veranstaltungen, davon 24 (14) mit Sperre plus 3 (4) Feuerwerke sowie 5 Floßfahrten.

Besondere Ereignisse

- Am 22. Juli wurde in Trier die Bootsschleuse (18 m Länge und 3,30 m Breite) wieder für den Verkehr freigegeben. Sie ist die erste von 12 Anlagen, die nach ihrer Modernisierung wieder befahrbar ist. Im August wird die Bootsschleuse in Detzem folgen. Die Eröffnung der Großschiffahrtsstraße Mosel fand vor fast 50 Jahren statt (1964). Kein Wunder, dass auch die Bootsschleusen in die Jahre gekommen sind. Das Modernisierungskonzept sieht den Austausch der Schleusentore, die Erneuerung der Antriebs-, Elektro- und Steuerungstechnik und Instandsetzung der Kammerplattformen an allen Bootsschleusen an der Mosel bis zum Jahr 2014 vor.

Schleusensperrungen

Schleuse	
Zeltingen (linke Kammer)	<p>19. Januar (16:00 Uhr) bis 25. Januar 2011 (16:35 Uhr); Arbeiten an Spundwand UW</p> <p>26. Januar (10:00 Uhr) bis 28. Januar 2011 (18:00 Uhr); Arbeiten an Spundwand UW</p> <p>In der Zeit vom 1. Februar bis 30. Juni jeweils von Montag bis Freitag Bauarbeiten im unteren Vorkanal der rechten Schleusenkammer. Dadurch war die rechte Schleusenkammer in dieser Zeit gesperrt.</p> <p>6. Juli (7:00 bis 13:00 Uhr); Reparaturarbeiten Untertor</p> <p>10. August (7:30 bis 14:00 Uhr); Kranarbeiten an der Schleuse</p> <p>30. August (7:00 Uhr) bis 2. September (14:00 Uhr) + 6. September (7:00 Uhr) bis 7. Oktober (24:00 Uhr); jeweils Betonierungsarbeiten am Vorkanal</p>
Grevenmacher (L)	<p>20. Januar 2011 (9:00 bis 15:00 Uhr) Wartung Obertor</p> <p>4. Juni (20:00 Uhr) bis 05. Juni 2011 (10:50 Uhr); Stromausfall durch Gewitter</p> <p>6. August (14:20 bis 20:35 Uhr); Stromausfall durch Gewitter</p>
Zeltingen (rechte Kammer)	<p>25. Januar (16:35 Uhr) bis 26. Januar 2011 (10:00 Uhr); Störung Obertor</p> <p>19. Juli (9:00 bis 16:00 Uhr); Reparaturarbeiten Untertor</p>
Schleuse Lehmen	28. März (10:00 Uhr) bis 29. März (2:00 Uhr) Instandsetzungsarbeiten
Schleuse Trier	21. August (9:10 bis 16:00 Uhr); Steuerungsausfall Obertor
Schleuse Fankel	8. September (21:00 Uhr) bis 9. September (6:00 Uhr) Reparaturarbeiten

Tabelle 7: Schleusensperrungen an der Mosel 2011

- Am 28. August begann mit dem Ausbau des Westkais der Start zur größten Baumaßnahme im Trierer Hafen seit der Eröffnung im Jahr 1965. Der Ausbau umfasst eine rund 160 m lange Spundwand sowie eine etwa 22 000 m² große befestigte Fläche, die auch für den Umschlag von Schwergütern geeignet ist. Nach ca. 12 Monaten Bauzeit soll der Westkai für den Güterumschlag, insbes. auch für Windenergieanlagen, zur Verfügung stehen.
- Bergung einer männlichen Leiche am 17. September bei km 183,860 li. Ufer (Ortslage Trier-Ehrang).
- Bergung eines PKW mit einer männlichen Leiche am 26. September bei km 202,500 linkes Ufer (Ortslage Trier-Igel). Person und Fahrzeug wurden seit dem 23. September vermisst.
- Am 23. November begannen die Arbeiten für den Vorhafenausbau der zweiten Schleuse Trier. Der Auftrag war am 9. November mit einem Auftragswert in Höhe von rund 9,6 Mio. € vergeben worden. Im Zuge des Baus der zweiten Schleusen an der Mosel ist vorgesehen, an allen Staustufen von Koblenz bis Trier landseitig neben der vorhandenen 170 m langen Schleusenkammer eine weitere zweite Kammer mit einer Nutzlänge von 210 m zu errichten. Aufgrund fehlender Haushaltsmittel können die Baumaßnahmen jedoch nicht mehr wie geplant durchgeführt werden.

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	3 272	106	2 824	562	6 764
Tankmotorschiffe	635	0	1	613	1 249
Küsten-Gütermotorschiffe	0	0	0	1	1
Güterschubleichter	535	2	272	259	1 068
Tankschubleichter	47	0	0	46	93
Schubboote	0	17	0	18	35
Schleppboote	0	1	0	0	1
Fahrgasttagesschiffe	0	302	0	301	603
Fahrgastkabinenschiffe	0	682	0	679	1 361
sonstige Fahrzeuge	0	12	0	18	30
Zusammen	4 489	1 122	3 097	2 497	11 205
insgesamt beladen/leer		5 611		5 594	11 205
Vergleich zum Vorjahr		5 780		5 654	11 434
Veränderung in Prozent		-2,9%		-1,1%	-2,0%

Tabelle 8: Schiffsverkehr an der Schleuse Koblenz 2011

Containerverkehr

2011 wurden auf der deutschen Mosel insgesamt 3 323 Container (TEU) befördert; Vorjahr: 5 994 TEU (- 44,6%). 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 22 795,5 t (10,5 t x 2 171 beladene Container); Vorjahr: 34 723,5 t (siehe auch „Containerverkehr“: Anlage 4).

Schleusenbetriebsruhe

Die deutschen Moselschleusen hatten vom 24. bis 26. Dezember 2011 (jeweils 16:30 Uhr) und vom 31. Dezember 2011 bis 1. Januar 2012 (jeweils 14:00 Uhr) Betriebsruhe.

Schiffs- und Güterverkehr

An der Schleuse Koblenz wurden im Jahr 2011 insgesamt 11 205 Fahrzeuge erfasst, das sind 229 weniger als im Jahr 2010; davon waren 7 833 Güterschiffe und 1 342 Tankschiffe. Im Jahr 2010 wurden am Messpunkt Koblenz 11 434 Fahrzeuge gezählt; davon waren 8 278 Güterschiffe und 1 272 Tankschiffe. Von den im Jahr 2011 erfassten 9 175 Frachtschiffen waren 7 586 (82,7%) beladen, gegenüber 7 640 (80,0%) im Jahr 2010.

Die im Rhein-Mosel-Wechselverkehr die Schleuse Koblenz durchfahrenden beladenen Gütermotorschiffe waren in der Bergfahrt 2011 im Mittel zu 68,9% (Vorjahr 78,2%) und in der Talfahrt im Mittel zu 65,4% (Vorjahr: 73,0%) ihrer Tragfähigkeit ausgelastet.

Tabelle 8 zeigt eine Übersicht des Güterverkehrs an der Schleuse Koblenz für 2011.



Saar

Störungen im Betriebsablauf

Im Bereich des WSA Saarbrücken war die Schifffahrt nach Überschreiten des HSW wie folgt gesperrt.

Pegel Fremersdorf (Oberwasser Schleuse Kanzem bis Unterwasser Schleuse Lisdorf): 6 Tage

- vom 6. Januar 2011 (20:00 Uhr) bis 10. Januar 2011 (3:45 Uhr)
- vom 16. Dezember 2011 (15:15 Uhr) bis 19. Dezember 2011 (17:15 Uhr)

Pegel Grevenmacher (Mündung der Saar bis Unterwasser Schleuse Kanzem): 7 Tage

- vom 7. Januar 2011 (3:30 Uhr) bis 11. Januar 2011 (20:45 Uhr)
- vom 17. Dezember 2011 (4:45 Uhr) bis 19. Dezember 2011 (17:30 Uhr)

Sperrungen der Schifffahrt 2011:

- Keine besonderen Vorkommnisse

- Veranstaltungen

Es fanden 16 (19) Veranstaltungen mit Sperre statt (darunter 1 Feuerwerk).

Besondere Ereignisse

- Ein Schwimmer ging am 18. September bei der Vorbeifahrt eines Verbandes in der Ortslage Saarlouis (km 61–62) unter und ertrank.

Schleusensperrungen

Das Schleusenreparaturprogramm weist folgende planmäßige Betriebsunterbrechungen auf:

Schleuse	
Mettlach (GSS)	24. Mai 2011 (00:00 Uhr) bis zum 31. Mai 2011 (24:00 Uhr)
Rehlingen (GSS)	24. Mai 2011 (00:00 Uhr) bis zum 31. Mai 2011 (24:00 Uhr)
Lisdorf	24. Mai 2011 (00:00 Uhr) bis zum 31. Mai 2012 (24:00 Uhr)
Saarbrücken	24. Mai 2011 (00:00 Uhr) bis zum 31. Mai 2012 (24:00 Uhr)

Tabelle 9: Schleusensperrungen an der Saar 2011

Darüber hinaus gab es folgende unplanmäßige Schleusensperrungen:

Schleuse	
Kanzem (GSS)	3. April Störung am Untertor (2 Std.) 4./5. Juni Stromausfall durch Gewitter (8 Std.) 10. Juli, 18. Juli, 14. August, 19. August und 30. August kurzzeitige Störungen am Unter- bzw. Obertor (insges. 5 Std.) 18. Oktober Reparaturarbeiten (5 Std.) 1. Dezember Reparaturarbeiten (7 Std.)
Serrig (KSS)	1. bis 11. April Revision
Mettlach (GSS)	1. Dezember Reparaturarbeiten (7 Std.)
Rehlingen (GSS)	29. November Reparaturarbeiten (7 Std.)
Güdingen	22. September bis 31. Dezember

Tabelle 10: unplanmäßige Schleusensperrungen an der Saar 2011

Schiffs- und Güterverkehr

An der Schleuse Kanzem wurden im Jahr 2011 insgesamt 2 946 Fahrzeuge erfasst, das sind 64 mehr als im Jahr 2010; davon waren 2 532 Güterschiffe und 2 Tankschiffe.

2010 wurden in Kanzem 2 882 Fahrzeuge gezählt; davon waren 2 513 Güterschiffe und 0 Tankschiffe. Von den 2011 erfassten 2 534 Frachtschiffen waren 1 863 (73,5%) beladen, gegenüber 1 453 (57,8%) im Jahre 2010.

Tabelle 11 zeigt eine Übersicht des Güterverkehrs an der Schleuse Kanzem für 2011

Containertransporte 2011: 0 (2010: 0).

Die in der Bergfahrt die Schleuse Kanzem durchfahrenden beladenen Gütermotorschiffe waren 2011 im Mittel zu 69,1% (2010: 79,9%) und in der Talfahrt im Mittel zu 69,1% (2010: 78,1%) ihrer Tragfähigkeit ausgelastet.

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	1 070	3	541	603	2 217
Tankmotorschiffe	0	1	0	1	2
Küsten-Gütermotorschiffe		0	0	0	0
Güterschubleichter	140	3	112	60	315
Tankschubleichter	0	0	0	0	0
Schubboote	0	12	0	17	29
Schleppboote	0	0	0	0	0
Fahrgasttagesschiffe	0	70	0	73	143
Fahrgastkabinschiffe	0	108	0	109	217
sonstige Fahrzeuge	0	10	0	13	23
zusammen	1 210	207	653	876	2 946
insgesamt beladen/leer		1 417		1 529	2 946
Vergleich zum Vorjahr		1 432		1 450	2 882
Veränderung in Prozent		-1,0%		5,4%	2,2%

Tabelle 11: Schiffsverkehr an der Schleuse Kanzem 2011

Entwicklung Güterverkehr

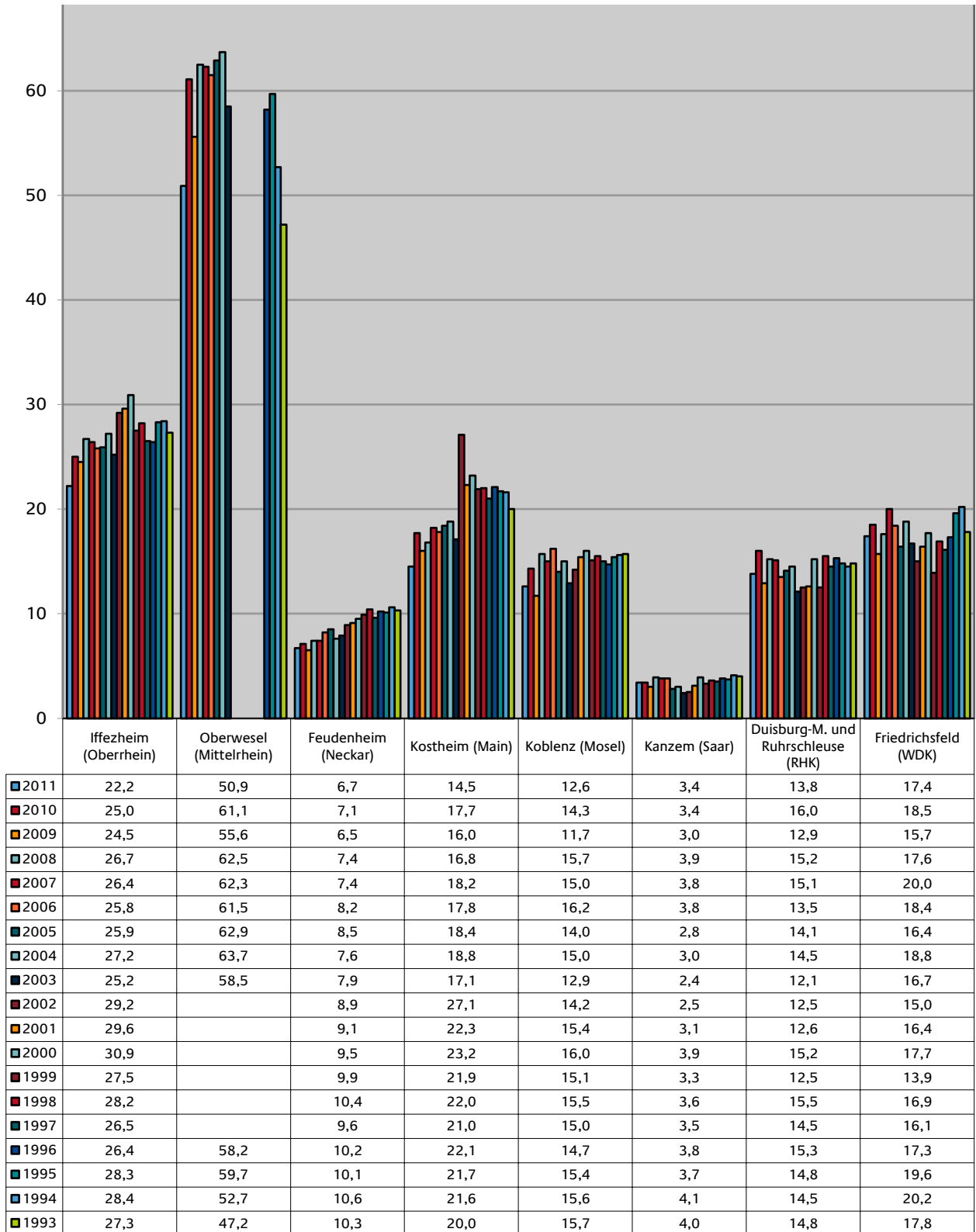


Abb. 3: Entwicklung des Güterverkehrs an diversen Schleusen in Mio. Tonnen

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) stark zurückgegangen. In den Jahren 2006 bis 2011 wurde nur 1 Antrag gestellt.

	Anträge nach § 2 BinSchAufgG	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
2011	0	0	0	0	0

Tabelle 12: Anträge nach § 2 BinSchAufgG

„Negativbescheinigungen“ (Großraum- und Schwerverkehr)

2011 lagen der WSD Südwest 4 Anträge (2010: 5 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 wurde 1 „Negativbescheinigung“ erteilt, für 2 Anträge war keine Negativbescheinigung erforderlich 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 offensichtlich 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 116 Anträge führten zu folgenden Entscheidungen:

- 88 Negativbescheinigungen
- 21 Positivbescheinigungen/Ablehnungen
- 7 Abgaben wegen Nichtzuständigkeit.

Anträge gemäß Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Anträge gem. § 35 Abs. 5 GGVSEB wurden 2011 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 Zuge der Umstrukturierung der Bundeswehr gelten die §§ 3 bis 53 des Wehrpflichtgesetzes vom 15. August 2011 nur noch im Spannungs- oder Verteidigungsfall (Zurückstellung vom Wehrdienst, Unabkömmlichstellung). Antragsverfahren finden daher nicht mehr statt.

	Anträge		
	Uk-Wehrdienst	Z-Wehrdienst	Z-Zivildienst
1990	17	6	0
2001	2	0	0
2002	0	0	1
2007	1	0	0
2011	0	0	0

Tabelle 13: Anträge von Wehrpflichtigen

Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung (BinSchZV)

Die Ausübung der Unternehmertätigkeit in der Binnenschiffahrt bedarf gemäß § 2 BinSchZV seit dem 1. Januar 1994 einer Erlaubnisurkunde. Erlaubnisbehörde ist die zuständige WSD. Seit Einführung der Verordnung sind bei insgesamt 395 gestellten Anträgen 355 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
2008	5	4	1	0	0
2009	3	1	2	0	2
2011	4	2	2	0	1

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 2011:

	Ufergeld	Hafengeld	Summe
2010	6 497,71	5 985,80	12 483,51
2011	-	5 565,40	5 565,40
Differenz	-100%	-7%	-55,4%

Tabelle 15: Einnahmen aus Hafen- und Ufergeld

Die WSD Südwest ist auf diesem Gebiet direktionsübergreifend 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 2011 für das SKH „Luisen-Stephanien-Haus“ in Mannheim eine Beihilfe in Höhe von 18 300 € zur Verfügung. Die Beihilfe diente zum Austausch der Batterieanlage nebst Abkoffierung des Batterieraumes und zur Erneuerung der Sicherheitsbeleuchtung.

Binnenflotte (Neubauten/Umbauten/WSV-Fahrzeuge)

- Drillingstaufe am 26. Mai beim ABz Speyer (Bereich WSA Mannheim): die Namen der Arbeitsschiffe lauten „Worms“, „Speyer“ und „Maxau“. „Bauherr“ ist die Schiffswerft Hermann Barthel in Derben an der Elbe.
- „Freienstein“ heißt das neue Containerschiff, das für die Fa. Frankenbach in Mainz fährt und am 27. Mai anlässlich der Einweihung des FCT getauft wurde.
- Neue Oderwerft baut Mehrzweckleichter für die Fachstelle für Maschinenwesen in Koblenz. Die Übergabe erfolgte Ende Mai.
- Anja Krieger taufte am 6. Juni am Firmenhauptsitz in Neckarsteinach das auf der Erlenbacher Schiffswerft gebaute neue GMS der „Krieger-Dynastie“ auf den Namen „Lorenz Krieger Sen.“ (105 x 11 m).
- Beim WSA Bingen wurden die Neubauten EB „Wirbelley“, Stelzenponton DP „4202“ (beide ABz St. Goar) und MS „Brohl“ (ABz Brohl) in Dienst gestellt.

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 16. Dezember 2011

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 Kondominiumsbereich, 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	
		2011	2010
Gemäß Rheinpatentverordnung			
Großes Patent	Erstausstellung	22	10
	Erweiterung	49	40
	Ersatzausfertigung	6	3
Kleines Patent	Erstausstellung	0	0
	Erweiterung	0	0
	Ersatzausfertigung	0	0
Behördenpatent	Erstausstellung	13	17
	Erweiterung	3	1
	Ersatzausfertigung	0	1
Sportpatent	Erstausstellung	12	6
	Erweiterung	0	0
	Ersatzausfertigung	1	0
	Umtausch nach § 5.02	0	0
Gemäß Binnenschifferpatentverordnung			
Schifferpatent „B“	Erstausstellung	1	3
	Ersatzausfertigung	1	1
Schifferpatent „C2“		0	3
Sportschifferzeugnis „E“		0	3
Fährführerschein	Erstausstellung	8	1
	Erweiterung	2	0
	Ersatzausfertigung	0	0
Eintrag der Tauglichkeit nach § 4.01 RheinPatV und § 24 BinSchPatentV		352	363
davon mit Ausstellen der Patentkarte		106	140
davon mit Bescheid		246	223
Gemäß Radarpatentverordnung			
Erstausstellung		82	87
Ersatzausfertigung		2	5
Sachkundebescheinigung nach ADNR – RB 001			
Verlängerung		9	2
Anzahl aller Befähigungszeugnisse		563	546
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	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Anzahl der Prüfungen	1	1	17	20	2	1
Teilnehmer	1	1	96	101	15	8
bestanden	0	1	65	63	13	8
Nicht bestanden	1	0	31	38	2	0

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 2011 insgesamt 32 Ausgaben (Vorjahr: 36) mit 14 (10) Verordnungen, 37 (39) Anordnungen und 41 (39) Hinweisen veröffentlicht.

Militärische Übungen/Veranstaltungen

Militärische Übungen mit Sperre fanden 2011 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 2011 im Einvernehmen mit der WSD West 6 (4) SE für Sondertransporte gemäß § 1.21 und 2 (2) Sondererlaubnisse gemäß § 11.02 RheinSchPV sowie im Einvernehmen mit der WSD Süd 3 SE (2) gemäß § 1.21 BinSchStrO/RheinSchPV (Vorjahreszahlen in Klammern).

Gemäß §§ 1.23, 3.27 RheinSchPV wurden 2 Erlaubnisse erteilt (Vorjahr: 0).

Das WSA Bingen erteilte im Jahr 2011 insgesamt 28 (38) schifffahrtspolizeiliche Erlaubnisse gem. § 1.21 RheinSchPV.

Ordnungswidrigkeiten

Bußgeldbescheide werden aufgrund von Anzeigen der Wasserschutzpolizei der Bundesländer 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 2011 eine Anzahl von 1 338 (1 385) Verfahren.

3.3 Schifffahrtsabgaben

Allgemeines

Es waren die großen abgabenfreien Ströme, die 2011 für die gravierende Abwärtsentwicklung der Schifffahrtsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen verantwortlich zeichneten. Zwei lange Niedrigwasserperioden auf Rhein und Donau und die Rheinsperre infolge der Waldhof-Havarie verhinderten offensichtlich, dass größere Ladungsmengen die abgabenpflichtigen Nebenflüsse erreichten.

Die Einnahmen der WSD West stiegen zwar gegenüber 2010 um 1,2 Mio. €, konnten aber die im Wesentlichen witterungsbedingten Einbrüche im Süden nicht annähernd ausgleichen. Main und Main-Donau-Kanal (-2,0 Mio. €), Mosel (-1,3 Mio. €) und Neckar (-0,3 Mio. €) drückten das Gesamtergebnis 2011 um 4,3%.

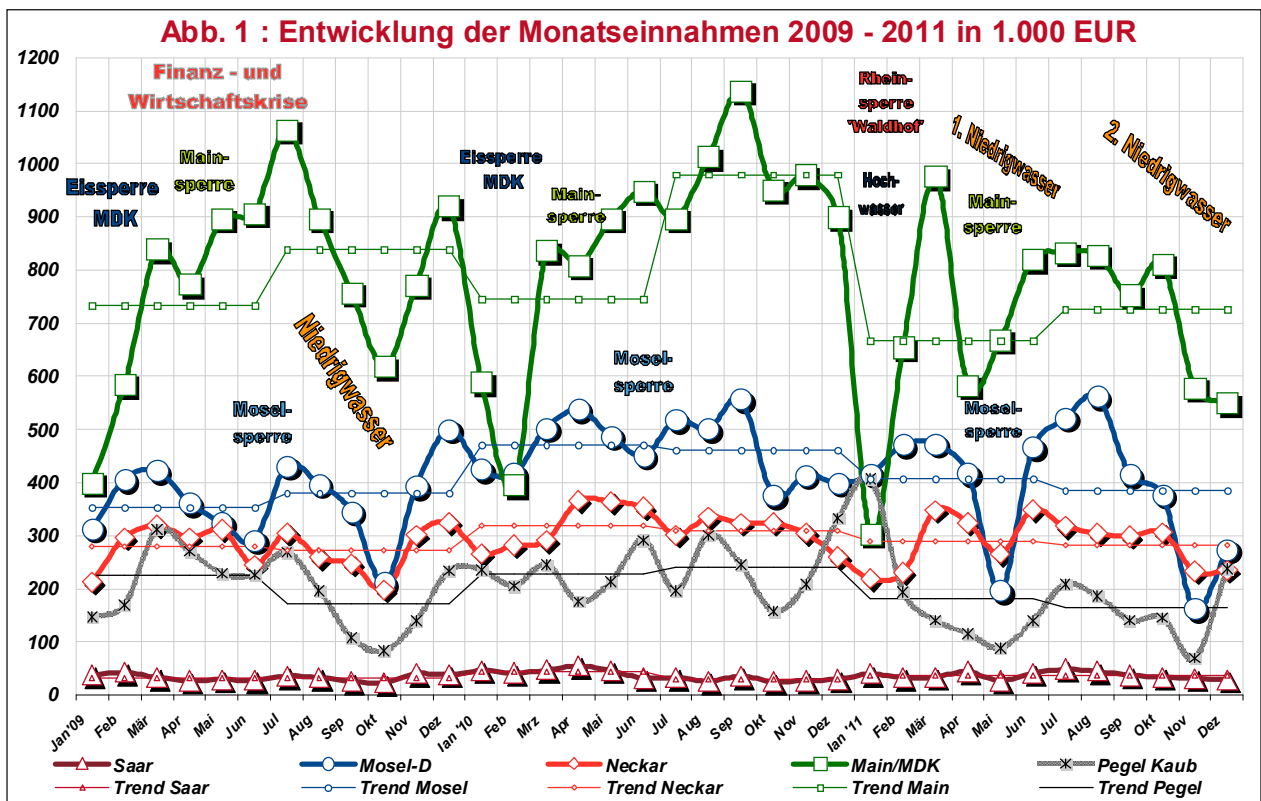


Abb. 1: Entwicklung Monatseinnahmen 2009–2011

Während sich die Einnahmen der WSD West zuletzt etwas erholten, fielen sie bei der WSD Südwest auf langjährige Tiefstwerte zurück. Seit 1994 verringerten sich die Gesamteinnahmen im Binnenbereich um ein Drittel bzw. um 24,6 Mio. € von einst 77,4 Mio. € auf heute nur noch 52,8 Mio. € (inkl. aller Moselabgaben).

Die Einnahmen stehen und fallen mit der Entwicklung der Gütertransporte.

2011 war für diese Entwicklung grundsätzlich ein gutes Jahr: das Statistische Bundesamt prognostiziert eine Steigerung des gesamten deutschen Transportaufkommens um 6,5% auf 4,3 Mrd. t. Entsprechend positiv entwickelten sich die Verkehre auf Straße und Schiene, die Binnenschifffahrt dagegen verlor 4,3% der Ladungsmenge bzw. 10,6% der Verkehrsleistung. Im Vergleich der Landverkehrsträger fällt der Anteil der Binnenschifffahrt auf bescheidene 5,6% der Tonnage oder 8,9% der Tonnenkilometer.

Der kontinuierliche Abwärtstrend auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen erklärt sich aus einem „historischen“ Rückblick auf der Basis der Jahreswerte 1990–2011.

Mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals 1992 werden zahlreiche streckendegressive Ausnahmesätze eingeführt, die auf Wettbewerbsnachteile der Umwegfahrten auf dem Wasserweg reagieren. Gleiches gilt für Verkehre vom Oberrhein zum Oberneckar. Nach der Freigabe der Festfrachten 1994 reagiert der Tarifgeber darüber hinaus mit geringeren Sätzen auf die mit dem drastischen Verfall der Frachten verbundene höhere Bedeutung des Schifffahrtsabgabenanteils. Tatsächlich kann bis zur Jahrtausendwende eine erhebliche Steigerung des Verkehrsaufkommens und besonders der Verkehrsleistung (lange Strecken) verwirklicht werden.

Statistisches Bundesamt: Güterverkehr in Mio. Tonnen und Mrd. Tonnenkilometer										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 ¹⁾	Veränderung 2010 : 2011
Straße	3 000	3 043	3 078	3 251	3 394	3 450	3 108	3 130	3 358	+7,7%
	364	384	405	432	467	473	425	438	454	+4,5%
Eisenbahn	304	310	317	346	361	371	310	355	374	+13,9%
	80	86	95	107	115	116	96	107	113	+11,9%
Binnenschiff	220	236	238	244	249	246	201	233	220	-4,3%
	58	64	64	64	65	64	54	63	56	-10,6%
Seeschiff	251	268	281	299	311	317	263	276	292	+6,8%
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Rohrleitung	92	94	95	94	91	91	89	88	87	-2,5%
	15	16	17	16	16	16	16	16	16	-4,6%

Tabelle 1: destatis, Güterverkehr 2011

¹⁾ destatis-Prognose 2011

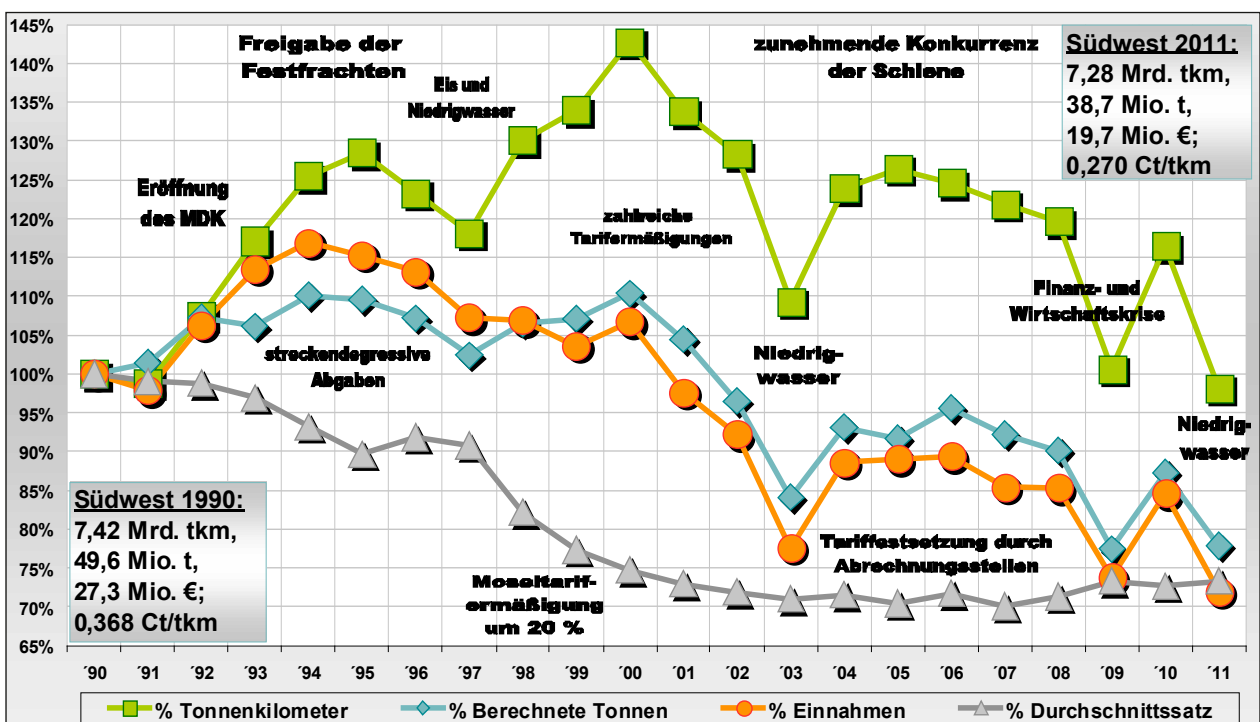


Abb. 2: Prozentuale Entwicklung der Güterschifffahrt 1990–2011

Die Einnahmekurve flacht aber ab, nachdem die Moselabgaben 1998 um 20 Prozent gesenkt werden im Gegenzug zur Abschaffung einer verwaltungsaufwändigen Erstattungsregelung für die Nachtschifffahrt. Immer mehr Tarifiermäßigungen zollen der zunehmenden Konkurrenz durch die Bahn Tribut. Nach der Übernahme der Tariffestsetzung durch die Abrechnungsstellen im Jahr 2003 bleiben die Abgabensätze weitestgehend konstant.

Dennoch sinken die Einnahmen weiter, nicht nur wegen der signifikanten Einschnitte durch Wirtschaftskrise und extreme Niedrigwasserperioden, sondern auch, weil Transportgüter infolge der klimabedingten Unwägbarkeiten gezielt auf unterschiedliche Verkehrsträger verteilt werden. Auch Ernteauffälle oder die Schließung von Produktionsstätten/Kraftwerken wirken sich negativ aus. Abgabenerhöhungen bleiben in diesen Jahren aus.

Rang 2011 (2010)	Nr.	Abfertigungsstelle	Bereich	unbare Zahlungen	Barzahlungen	Gesamteinnahmen
1 (1)	301	Kostheim	Main	7 655 164,35	274 805,80	7 929 970,15
2 (2)	004	Friedrichsfeld	West	6 012 602,33	95 322,79	7 042 313,31
3 (4)	016	Anderten	West	4 788 060,55	555,21	4 788 615,76
4 (3)	501	Koblenz	Mosel	3 991 042,90	134 867,65	4 125 910,55
5 (5)	023	Lüneburg	West	3 844 580,03	18 838,94	3 863 418,97
6 (6)	002	Duisburg-Meiderich I	West	2 996 515,73	52 775,52	3 049 291,25
7 (7)	201	Feudenheim	Neckar	2 057 900,21	47 472,62	2 105 372,83
8 (8)	031	Rothensee	West	1 875 069,20	5 725,51	1 880 974,71
9 (9)	012	Herbrum	West	1 431 872,15	95 699,39	1 527 571,54
10 (11)	021	Bremen	West	1 267 015,86	12 586,48	1 279 602,34

Tabelle 2: Schifffahrtsabgaben 2011 – Abfertigungsstellen nach Gesamteinnahmen

Abgabenerhebung

Von über 200 Schleusen und Leitzentralen waren 2011 nur noch 96 als Abfertigungsstellen aktiv, 52 für die WSD Südwest und 44 für die WSD West. Die Leitzentrale Kostheim als zentrale Hebestelle für alle Rhein-Main-Donau-Verkehre führt weiterhin die „Top 10“ der Abfertigungsstellen an (siehe Tabelle 2).

Da die Einführung einer Online-Abgabenerhebung bis auf Weiteres ausgesetzt ist, können die Abrechnungsstellen ihre Kollegen vor Ort nur mit tariflichen und organisatorischen Regelungen unterstützen. Diese reagieren auf die zunehmende Fernsteuerung von

Schleusen und zielen auf die Reduzierung der verwaltungsaufwändigen Barzahlung. 2011 scheint dieses Ziel verfehlt, da der Barzahleranteil erstmals wieder leicht anstieg von 4,0% auf 4,7% der Fälle. Diese Veränderung ist jedoch nachvollziehbar. Bei rückläufigen Fallzahlen stieg der Anteil der boomenden und meist bar zahlenden Fahrgastkabinenschiffe. Darüber hinaus führte das Niedrigwasser zunehmend kleinere Partikulierschiffe, deren Eigner nicht am Stundungsverfahren teilnehmen, auf die abgabepflichtigen Wasserstraßen.

Verhältnis Barzahler – Stundungsnehmer					
		Barzahlung		Stundung und sonstige	
Saar	Einnahmen	6 259 €	1,4%	439 488 €	98,6%
	Fälle (Vorjahr)	91 (20)	4,4%	1 733 (1 733)	95,6%
Mosel	Einnahmen	141 379 €	3,0%	4 611 305 €	97,0%
	Fälle (Vorjahr)	519 (521)	7,9%	5 993 (6 556)	92,1%
Neckar	Einnahmen	81 167 €	2,4%	3 351 759 €	97,6%
	Fälle (Vorjahr)	236 (205)	3,6%	6 404 (5 917)	96,4%
Main/MDK	Einnahmen	326 969 €	3,9%	8 032 976 €	96,1%
	Fälle (Vorjahr)	593 (510)	3,8%	14 941 (15 840)	96,2%
Gesamt	Einnahmen	555 774 €	3,9%	16 435 528 €	96,7%
	Fälle (Vorjahr)	1 439 (1 671)	4,7%	29 309 (30 046)	95,3%

Tabelle 3: Barzahler – Stundungsnehmer

Entwicklung der Güterschifffahrt

Trotz der erheblichen Rückgänge bestimmen die tonnenkilometrischen Abgaben der Güterschifffahrt maßgeblich das Einnahmenvolumen. 94,5% (Vorjahr 95,3%) der Abgaben resultieren aus Güterverkehren (davon nur 0,7% Container).

Der ungebremste Boom der Flusskreuzfahrten begründet den wachsenden Anteil der Fahrgastschifffahrt (5,4%). Befahrungsabgaben für sonstige Schiffsarten oder zusätzliche Gebühren für Schleusungen außerhalb der Betriebszeiten spielen eine unbedeutende Nebenrolle.

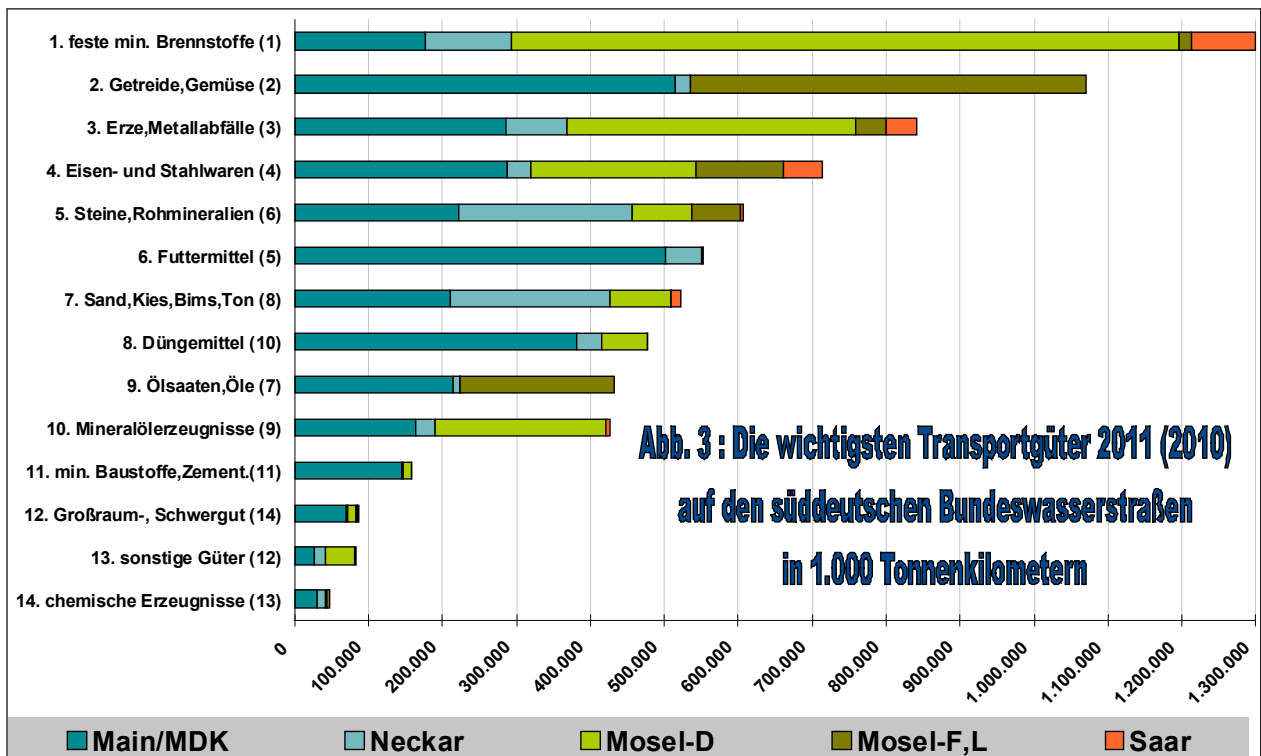


Abb. 3: Die wichtigsten Transportgüter 2011

Kohle, Getreide, Erz und Schrott dominieren unverändert die Transporte auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen. Eisen und Stahl folgen mit gestiegenem Anteil.

Weiter fallend zeigt sich der Anteil der Ölsaaten. Der Rückgang erklärt sich in erster Linie aus schlechten Ernteergebnissen (Raps!).

Internationale Verträge gewährleisten weiterhin die Abgabefreiheit auf Rhein und Donau. Der Tarifgeber verzichtet daneben auf Einnahmen für Leerfahrten, weil bei denen keine Frachterlöse erzielt werden. Diese Abgaben sind schwer in den Endpreis eines Gutes einzurechnen und würden wohl ausschließlich den Schiffsführer belasten.

Die Tarife erlauben außerdem die Befreiung von Verkehren für Bau und Unterhaltung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (561 814 t) und Vorladegüter¹ (99 5226 t). Der „kalkulierte Verlust“ der WSD Südwest bezifferte sich 2011 auf 85 036 EUR.

Güterschifffahrt auf Main und Main-Donau-Kanal

Nie hat es seit 1990 ein so geringes Transportaufkommen und so geringe Einnahmen gegeben. Selbst das Niveau vor Eröffnung der Rhein-Main-Donau-Verbindung wird nicht erreicht.

Umrahmt von extremen Rhein- und Donau-Niedrigwassern bildeten Main und MDK keine günstige Route für Gütertransporte. Eklatante Rückgänge von 2,6 Mio. t (-14,4%) bzw. 878 Mio. tkm (-21,4%) ließen die Einnahmen besonders auf den langen Strecken um gut 2 Mio. € schrumpfen. Die Verkehrsleistung zeigte auf

den Durchgangsstrecken die höchsten Verluste: Raps (!), Sonnenblumenkerne (-205 Mio. tkm) und Getreide (-198 Mio. tkm) von der Donau und Erze, Schrott (-161 Mio. tkm) vom Rhein. Große Tonnagerückgänge gab es – in der Hauptsache auf den kürzeren Mainverkehren – bei Kohle (-810 Mio. t) und Mineralöl-erzeugnissen (-429 Mio. t).

Während trotz der Konkurrenz von Rohrleitungen auf dem Untermain die Tankschifffahrtsflotte weiterhin stark vertreten ist, dominieren landwirtschaftliche Produkte mit abnehmender Tendenz die Durchgangsverkehre.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t – Main MDK			
Rang	Güterart	2010	2011
1	Mineralölerzeugnisse	3,1	2,7
2	Sand, Kies, Ton	2,3	2,6
3	Feste min. Brennstoffe	2,5	1,6
4	Düngemittel	1,5	1,5
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2010	2011
1	Getreide	7,1	5,1
2	Futtermittel	6,0	5,0
3	Düngemittel	3,8	3,8
4	Eisen und Stahl	3,0	2,9

Tabelle 5

¹ Güter, die auf derselben Strecke hin und her transportiert werden, um Teile der Ladung zu löschen oder ein neues Gut zuzuladen

Neckar

Auf dem Neckar blieben die Ergebnisse weitgehend schwach. Verkehrsleistung (-57 Mio. tkm) und Verkehrsaufkommen (-438 Mio. t) verringerten sich um gut sechs Prozent. Die Vorjahreseinnahmen wurden um 318 Mio. € verfehlt. Leicht erholen konnten sich die Gütertransporte bei Getreide, Sand und Kies, Eisen und Stahl sowie Erzen und Schrott (!). Wie auf dem Main zählten Kohle (-227 Mio. t) und Mineralölerzeugnisse (-175 Mio. t) zu den herausragenden Verlierern.

Die wichtigsten Transportgüter bleiben unverändert. Fast jede zweite Tonne auf dem Neckar entfällt auf Sand und Kies besonders vom Oberrhein oder Salz aus Heilbronn.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t – Neckar			
Rang	Güterart	2010	2011
1	Salz, Steine, Erde	2,1	2,0
2	Sand, Kies, Ton	1,7	1,7
3	Feste min. Brennstoffe	1,2	0,9
4	Erze, Schrott	0,4	0,5
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2010	2011
1	Salz, Steine, Erde	2,3	2,2
2	Sand, Kies, Ton	2,1	2,1
3	Feste min. Brennstoffe	1,5	1,2
4	Erze, Schrott	0,7	0,8

Tabelle 6

Mosel und Saar

12 750 302 Tonnen passierten 2011 die Mosel, d. h. 1,7 Mio. Tonnen weniger als im Vorjahr. Innerhalb der Gesamttonnage gibt es jedoch interessante Verschiebungen: Die Transporte von und nach Saarlöwen konnten um 50 Mio. t leicht zulegen und den Saaranteil von 23,2% auf 27,3% steigern. Knapp darüber liegen die in Frankreich und Luxemburg abgefertigten Talverkehre (29,6%). Die verbleibenden Transporte entfallen auf die Bergverkehre in der Gegenrichtung sowie auf Talverkehre von Mertert und Trier. Alle Moselschleusen nahmen von Güterschiffen 1,1 Mio. € weniger ein als 2010. Zusätzlich wurde an 30 Tagen im Frühjahr und an 37 Tagen im Spätjahr die Hälfte der Abgaben wegen Niedrigwassers auf dem Rhein erstattet. Allein die deutschen Schleusen zahlten 230 000 € aus.

Die Saar konnte das gute Vorjahresergebnis bestätigen und als einzige süddeutsche Bundeswasserstraße ein stabiles Ergebnis erzielen. In fast allen Gütergruppen gab es positive Trends, nur Kohle, Erze (!) und Schrott gingen ins Minus. Erzzüge verkehren vier bis fünf Mal täglich mit 5 000 t von Rotterdam nach Dillingen und tragen zum Rückgang von 295 000 t bei. Dafür versandten die Saarlöwen deutlich mehr Eisen und Stahl (+173 000 t).

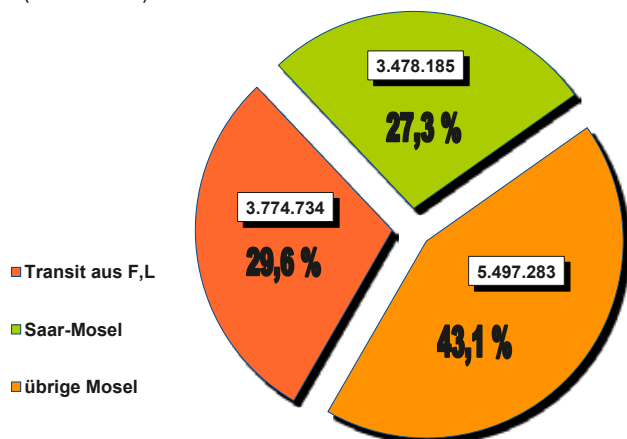


Abb. 4: Moseltonnage 2011 in 1000 t

Dies spiegelt sich in der ansonsten unveränderten Rangfolge der wichtigsten Saartransportgüter wider.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t – Saar			
Rang	Güterart	2010	2011
1	Feste min. Brennstoffe	15	1,4
2	Erze, Schrott	0,7	0,9
3	Eisen und Stahl	1,0	0,8
4	Steine, Erden, Salz	0,1	0,2
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2010	2011
1	Feste min. Brennstoffe	0,9	0,9
2	Eisen und Stahl	0,4	0,5
3	Erze, Schrott	0,6	0,4
4	Sand, Schlackensand	0,1	0,1

Tabelle 7

Die deutschen Moselschleusen rechneten 1,2 Mio. Tonnen weniger ab als 2010.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t – deutsche Mosel			
Rang	Güterart	2010	2011
1	Feste min. Brennstoffe	4,6	3,7
2	Erze, Schrott	2,4	1,8
3	Mineralölerzeugnisse	1,3	1,2
4	Eisen und Stahl	0,9	1,1
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2010	2011
1	Feste min. Brennstoffe	11,2	9,0
2	Erze, Schrott	5,3	3,9
3	Mineralölerzeugnisse	2,4	2,3
4	Eisen und Stahl	2,0	2,2

Tabelle 8

Daraus resultieren Mindereinnahmen von 624 000 € (ohne Niedrigwassererstattung). Diese resultieren fast ausschließlich aus den Verlusten bei Kohle (-834 000 t) und Erzen (-584 000 t). Wie auf der Saar stiegen die Transportmengen bei Eisen und Stahl (+132 000 t) sowie bei Steinen und Erden (+141 000 t).

Trotz der hohen Verluste dominieren Kohle, Erz und Schrott weiterhin die Moselbergverkehre.

Die **Talverkehre aus Frankreich und Luxemburg** fielen auf das Niveau von 2009 zurück.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t – Moseltransit			
Rang	Güterart	2010	2011
1	Getreide	2,4	2,0
2	Ölsaaten	0,7	0,8
3	Eisen und Stahl	0,5	0,4
4	Steine, ...	0,3	0,3
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2010	2010
1	Getreide	6,5	5,3
2	Ölsaaten	2,0	2,1
3	Eisen und Stahl	1,4	1,2
4	Steine, ...	0,7	0,7

Tabelle 9

Sie verloren primär bei Getreide- und Stahlerzeugnissen. Dominant bleiben weiterhin landwirtschaftliche Güter.

Am Ende des Jahres hatten die **süddeutschen Bundeswasserstraßen** die Vorjahreseinnahmen um 3 Mio. € verfehlt, weil die Verkehrsleistung von 8,6 Mrd. tkm im Jahr 2010 um 1,3 Mrd. tkm auf 7,3 Mrd. tkm gesunken war.

Die norddeutschen Bundeswasserstraßen dagegen konnten ausgehend von einer vergleichbaren Verkehrsleistung in 2010 (8,7 Mrd. tkm) die Tonnenkilometer um 0,3 Mrd. auf 9,0 Mrd. tkm steigern und 1,2 Mio. € Mehreinnahmen erzielen.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t – Norddt. Kanäle			
Rang	Güterart	2010	2011
1	Mineralölerzeugnisse	13,7	14,2
2	Feste min. Brennstoffe	11,4	10,7
3	Sand, Kies, Ton	5,3	6,1
4	Steine, ...	6,6	6,1

Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2010	2011
1	Getreide	12,7	13,9
2	Mineralölerzeugnisse	12,9	13,7
3	Feste min. Brennstoffe	12,0	11,6
4	Steine, ...	8,6	8,6

Tabelle 10

Mineralölerzeugnisse und Kohle dominieren auf den Kanälen, auf langen Strecken Getreidetransporte.

Containerschifffahrt

In ähnlicher Weise entwickelten sich die Containerverkehre. 2011 wurden total 3 049 TEU mehr transportiert, allerdings mit deutlichen Verlagerungen aus dem Süden (93 325 000 €, -13,8%) in den Norden (124 961 000 €, +16,9%). Von insgesamt 218 286 000 € entfallen 87 619 000 € auf Leercontainer und sind daher abgabenfrei.

Die Verluste im Südbereich verteilen sich auf Main/Main-Donau-Kanal (-7 898 000 €), Neckar (-2 671 000 €) und Mosel (-2 671 000 €). Die Saar ist auch 2011 containerfrei.

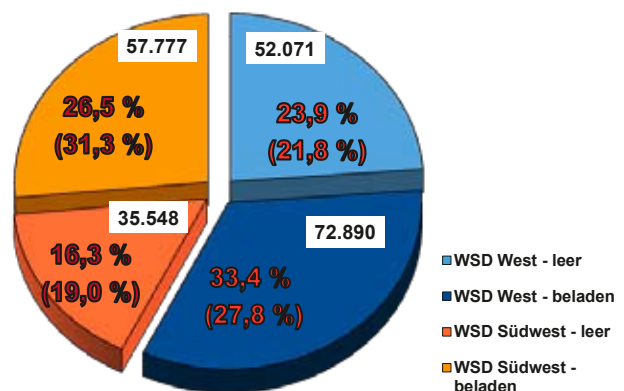


Abb. 5: Container 2011 in TEU

Fahrgastschifffahrt

Immerhin scheinen die süddeutschen Bundeswasserstraßen immer mehr zu einem Mekka für Flusskreuzfahrten zu werden. Die widrigen Umstände konnten auf die Fahrgastschifffahrt kaum negativen Einfluss nehmen. Über die Hälfte aller Einnahmen entstehen auf Main und Main-Donau-Kanal, ein knappes Drittel auf der Mosel, die übrigen 18 Prozent teilen sich norddeutsche Kanäle, Neckar, Saar und Lahn. Die Gesamteinnahmen (Süd: 970 465 € und Nord: 156 323 €) überstiegen erstmals deutlich die Millionen-Euro-Grenze.

Auf Main und MDK wird heute von der weißen Flotte elfmal mehr eingenommen als 1990, auf der Mosel haben sich die Einnahmen verdoppelt. Maßgeblich für die hohen Einnahmen ist der ungebrochene Boom der Fahrgastkabinenschiffe, die auf allen süddeutschen Bundeswasserstraßen Höchstmarken erreichten und sich 2011 auf 860 000 EUR summierten. Im Norden sind nur wenige Kabinenschiffe anzutreffen.

Nach der Einführung von Jahrespauschalen ist die Entwicklung bei Fahrgasttagesschiffen schwer zu beurteilen. Auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen pendeln sich die Einnahmen 2011 bei 110 000 € ein.

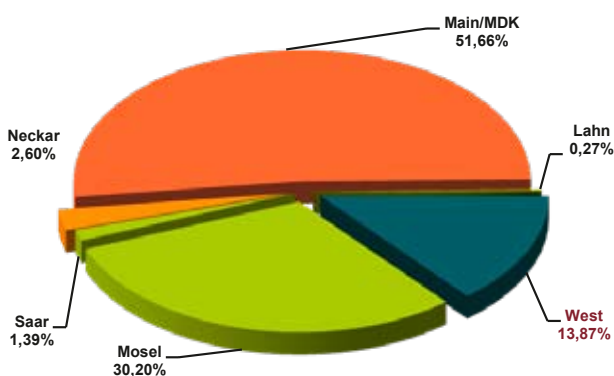


Abb. 6: Einnahmen Fahrgastschiffahrt 2011 nach Tarifbereichen

Über die Hälfte davon resultiert aus Moselverkehren. Auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen dagegen scheinen Tagesausflügler – besonders rund um Berlin – deutlich häufiger anzutreffen sein (2011: 137 000€).

Sonstige Einnahmen

Die restlichen Einnahmen sind kaum erwähnenswert. Von schwimmenden Geräten und Anlagen wurden 2011 knapp 16 000 € erhoben. Der größte Teil fiel auf dem Main an für geschobene Kaskos aus Südosteuropa, die an niederländischen und deutschen Werften ihr Feintuning erhalten.

Zusätzlich zu den Befahrungsabgaben können Schleusengebühren erhoben werden, i. d. R. für Schleusungen außerhalb der festgesetzten Schleusenbetriebszeiten. Gut 12 000 € wurden nur an Neckar und Lahn fällig. Im 24-Stunden-Betrieb der übrigen Schleusen fallen diese Abgaben nicht an.

Fazit

Es ist schwer vorstellbar, dass sich der Abwärtstrend fortsetzen wird. Angesichts vieler konjunktureller, witterungsbedingter und anderer Unwägbarkeiten ist dies aber auch nicht auszuschließen. Die Binnenschiffahrt hat sich auf die zunehmende Konkurrenz der Landverkehrsträger einzustellen. Angesichts dieser schwierigen Randbedingungen sollte das Thema „Erhöhung der Schifffahrtsabgaben“ mit der gebotenen Zurückhaltung diskutiert werden.

Anlage 1

Frachtschiffsverkehr

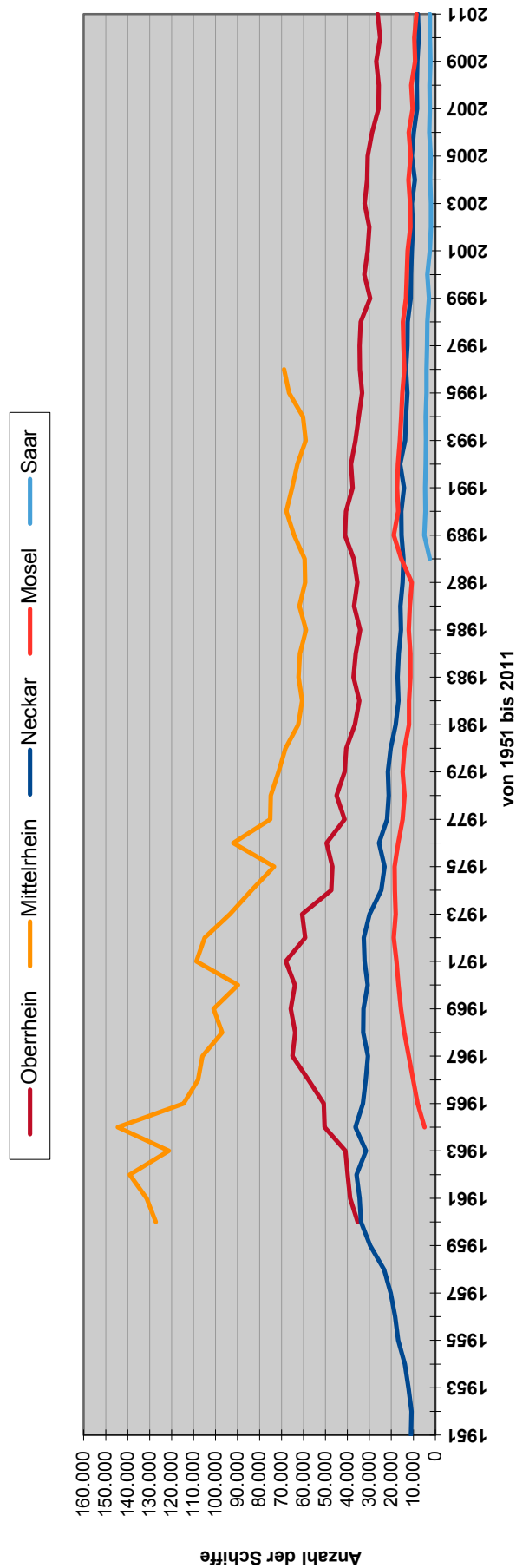
Frachtschiffsverkehr 2011 – Vergleich zum Vorjahr	36
Entwicklung des Frachtschiffsverkehrs im Bereich der WSD Südwest	37
Neckar (Schleuse Feudenheim)	
Frachtschiffsverkehr 2011 – Schiffslängen	38
Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert	39
Mosel (Schleuse Koblenz)	
Frachtschiffsverkehr 2011 – Schiffslängen	40
Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert	41
Entwicklung der Fahrten von beladenen 135 m Schiffen nach Nationen gruppiert	42

WSD Südwest

Frachtschiffsverkehr 2011 – Vergleich zum Vorjahr

Frachtschiffsverkehr					
Bundeswasserstraße (Erfassungsstelle)	Anzahl		Anzahl		
	zu Berg	zu Tal	2011	2010	Veränd. in %
Oberrhein (Schleuse Iffezheim)					
mit eig. Triebkraft	11215	11256	22471	21788	3,1%
ohne eig. Triebkraft	1846	1847	3693	3307	11,7%
Gesamtverkehr	13061	13103	26164	25095	4,3%
davon leer	3976	4150	8126	7749	4,9%
Neckar (Schleuse Feudenheim)					
mit eig. Triebkraft	3903	3981	7884	7581	4,0%
ohne eig. Triebkraft	21	37	58	13	346,2%
Gesamtverkehr	3924	4018	7942	7594	4,6%
davon leer	330	1565	1895	2050	-7,6%
Mosel (Schleuse Koblenz)					
mit eig. Triebkraft	4013	4001	8014	8401	-4,6%
ohne eig. Triebkraft	584	577	1161	1149	1,0%
Gesamtverkehr	4597	4578	9175	9550	-3,9%
davon leer	108	1481	1589	1910	-16,8%
Saar (Schleuse Kanzem)					
mit eig. Triebkraft	1074	1145	2219	2352	-5,7%
ohne eig. Triebkraft	143	172	315	161	95,7%
Gesamtverkehr	1217	1317	2534	2513	0,8%
davon leer	7	668	675	925	-27,0%

Entwicklung des Frachtschiffsverkehrs im Bereich der WSD Südwest



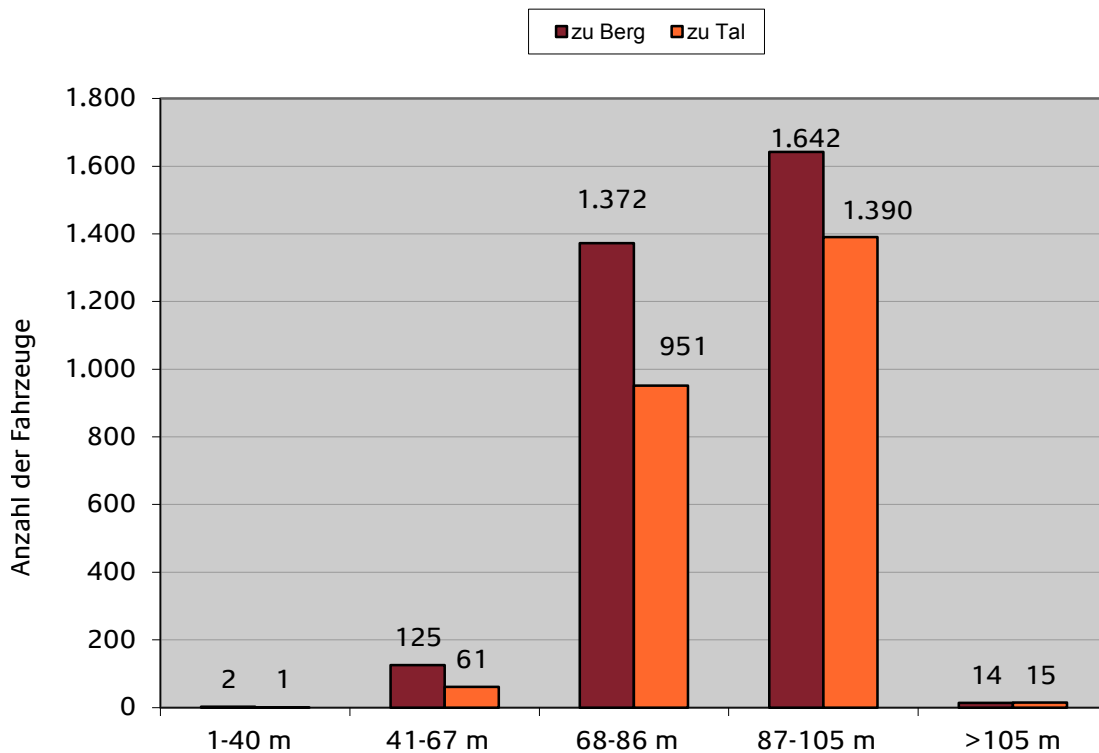
Neckar (Schleuse Feudenheim)

Frachtschiffsverkehr 2011 – Schiffslängen

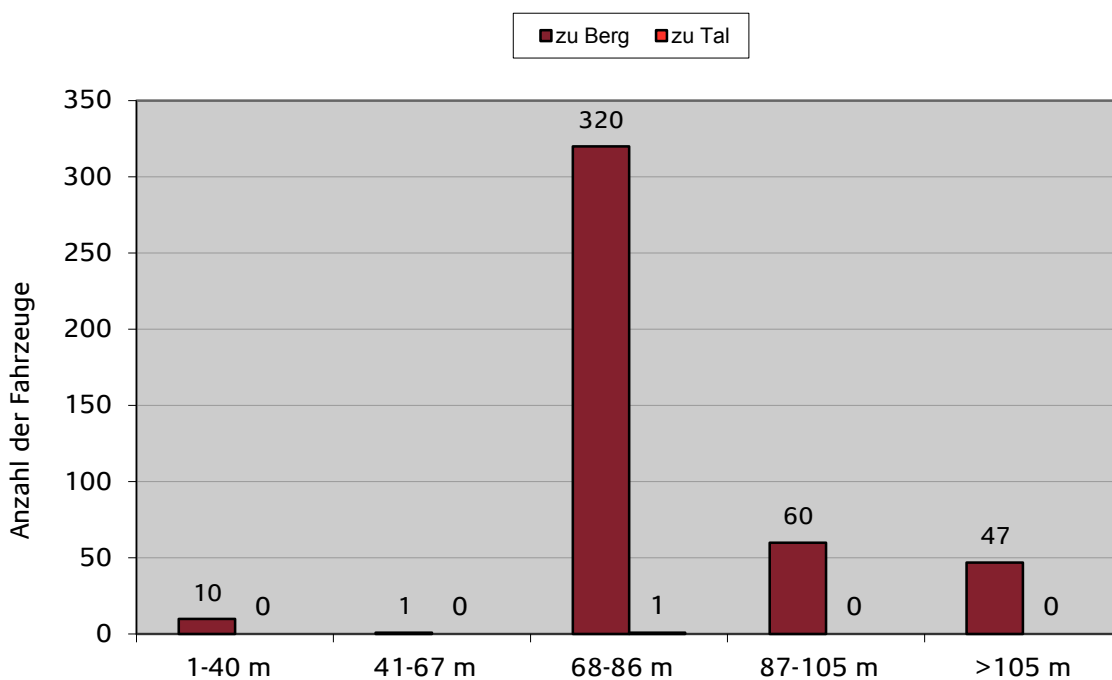
	zu Berg				zu Tal				Gesamt				
	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	
GMS	1-40 m	2	3810	835	64	1	2295	1998	0	3	6105	2833	64
	41-67 m	125	95250	64144	0	61	49412	32865	0	186	144662	97009	0
	68-86 m	1372	1819243	1297390	0	951	1295404	837795	306	2323	3114647	2135185	306
	87-105 m	1642	3779042	2193661	6669	1390	3215833	1833947	7172	3032	6994875	4027608	13841
	>105 m	14	31079	20259	40	15	31889	19818	41	29	62968	40077	81
Summe	3155	5728424	3576289	6773	2418	4594833	2726423	7519	5573	10323257	6302712	14292	
GSL	1-40 m	0	0	0	0	30	18794	11469		30	18794	11469	
	41-67 m	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	
	68-86 m	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	
	87-105 m	0	0	0	0	1	529	272		1	529	272	
	Summe	0	0	0		31	19323	11741		31	19323	11741	
TMS	1-40 m	10	1440	190		0	0	0		10	1440	190	
	41-67 m	1	699	385		0	0	0		1	699	385	
	68-86 m	320	484920	297567		1	1310	205		321	486230	297772	
	87-105 m	60	121428	80475		0	0	0		60	121428	80475	
	>105 m	47	111038	55345		0	0	0		47	111038	55345	
Summe	438	719525	433962		1	1310	205		439	720835	434167		
Gesamt	1-40 m	12	5250	1025	64	31	21089	13467	0	43	26339	14492	64
	41-67 m	126	95949	64529	0	61	49412	32865	0	187	145361	97394	0
	68-86 m	1692	2304163	1594957	0	952	1296714	838000	306	2644	3600877	2432957	306
	87-105 m	1702	3900470	2274136	6669	1391	3216362	1834219	7172	3093	7116832	4108355	13841
	>105 m	61	142117	75604	40	15	31889	19818	41	76	174006	95422	81
Summe	3593	6447949	4010251	6773	2450	4615466	2738369	7519	6043	11063415	6748620	14292	

Neckar (Schleuse Feudenheim)

Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert



Beladene Tankmotorschiffe nach Längen gruppiert



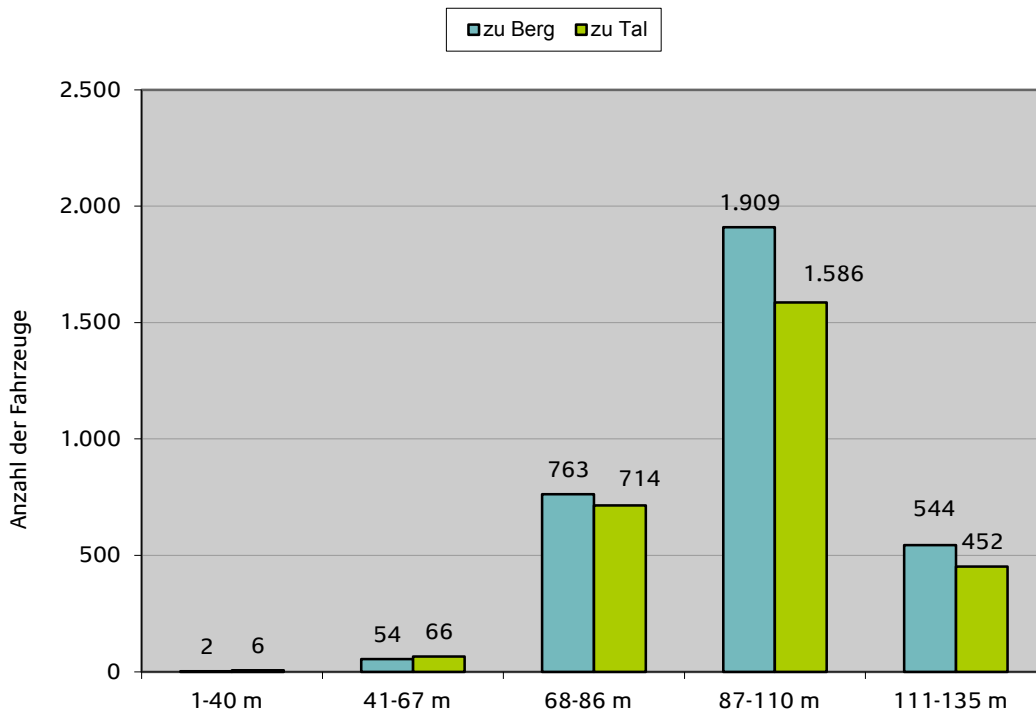
Mosel (Schleuse Koblenz)

Frachtschiffsverkehr 2011 – Schiffslängen

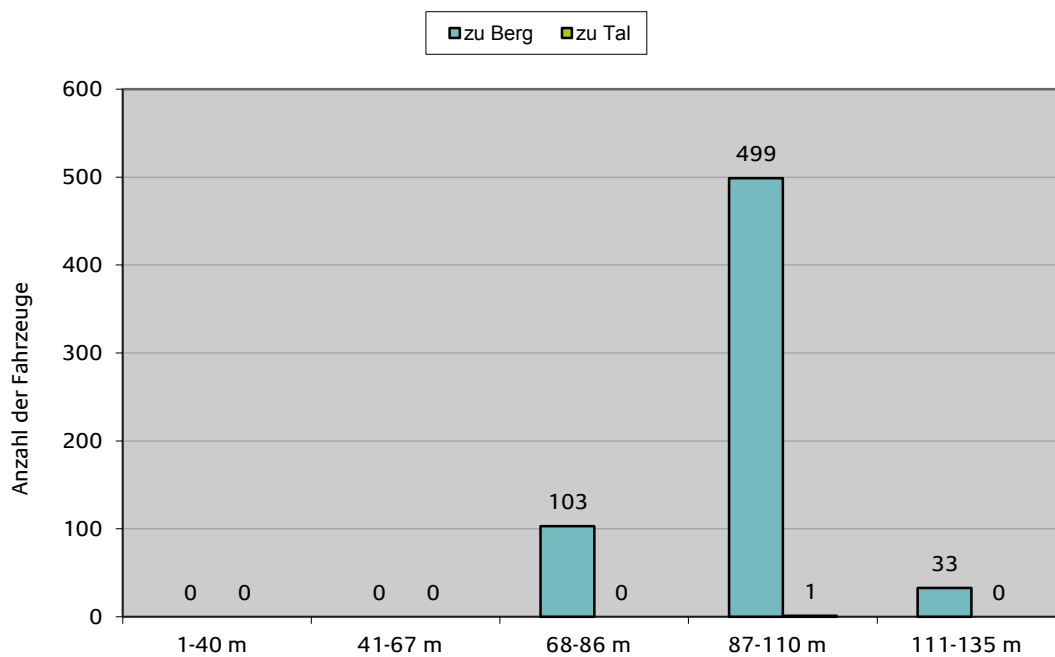
	zu Berg				zu Tal				Gesamt				
	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	
GMS	1-40 m	2	710	500	0	6	2 141	1 254	0	8	2 851	1 754	0
	41-67 m	54	46 729	34 920	0	66	54 971	41 156	0	120	101 700	76 076	0
	68-86 m	763	1 069 173	783 951	52	714	988 178	682 684	542	1 477	2 057 351	1 466 635	594
	87-110 m	1 909	5 175 018	3 518 302	285	1 586	4 318 594	2 779 273	377	3 495	9 493 612	6 297 575	662
	111-135 m	544	2 096 917	1 420 663	621	452	1 729 615	1 054 457	854	996	3 826 532	2 475 120	1 475
	Summe	3 272	8 388 547	5 758 336	958	2 824	7 093 499	4 558 824	1 773	6 096	15 482 046	10 317 160	2 731
GSL	1-40 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	41-67 m	57	103 447	71 555	0	33	58 299	31 906	0	90	161 746	103 461	
	68-86 m	474	10 488 853	7 916 221	142	234	5 007 740	3 228 847	375	708	15 495 593	11 114 468	
	87-110 m	4	8 987	7 537	0	5	12 305	6 915	0	9	21 292	14 452	
	Summe	535	11 612 287	8 707 133	142	272	5 713 344	3 616 668	375	807	17 326 631	12 323 381	
	TMS	1-40 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41-67 m		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
68-86 m		103	148 489	110 262	0	0	0	0	0	103	148 489	110 262	
87-110 m		499	1 291 910	783 889	0	1	2 770	1 001	0	500	1 294 680	784 890	
111-135 m		33	123 801	57 372	0	0	0	0	0	33	123 801	57 372	
Summe		635	1 564 200	951 523	0	1	2 770	1 001	0	636	1 566 970	952 524	
Gesamt	1-40 m	2	710	500	0	6	2 141	1 254	0	8	2 851	1 754	0
	41-67 m	111	150 176	106 475	0	99	113 270	73 062	0	210	263 446	179 537	0
	68-86 m	1 340	2 266 515	1 685 834	52	948	1 488 918	1 005 531	542	2 288	3 755 433	2 691 365	594
	87-110 m	2 412	6 475 915	4 309 728	285	1 592	4 333 669	2 787 189	377	4 004	10 809 584	7 096 917	662
	111-135 m	577	2 220 718	1 478 035	621	452	1 729 615	1 054 457	854	1 029	3 950 333	2 532 492	1 475
	Summe	4 442	11 114 034	7 580 572	958	3 097	7 667 613	4 921 493	1 773	7 539	18 781 647	12 502 065	2 731

Mosel (Schleuse Koblenz)

Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert



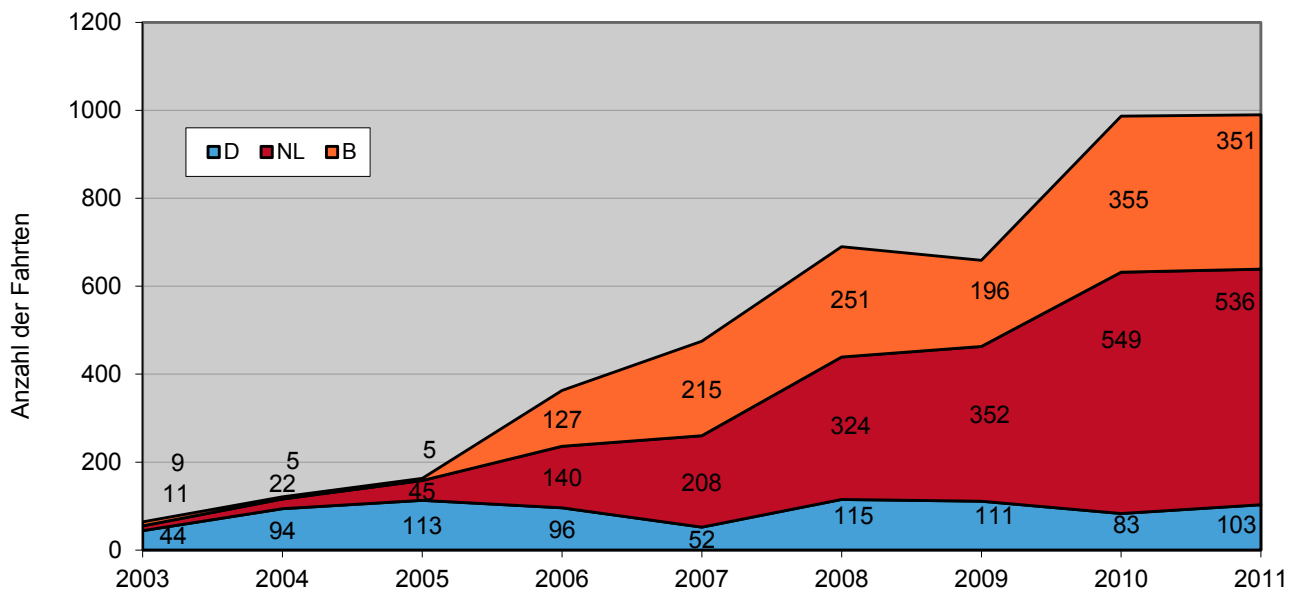
Beladene Tankmotorschiffe nach Längen gruppiert



Mosel (Schleuse Koblenz)

Entwicklung der Fahrten von beladenen 135 m Schiffen nach Nationen gruppiert

Jahr		Nationen				Gesamt
		Deutschland	Niederlande	Belgien	Frankreich	
2003	Berg	22	8	5	0	35
	Tal	22	3	4	0	29
	Gesamt	44	11	9	0	64
2004	Berg	47	16	3	0	66
	Tal	47	6	2	0	55
	Gesamt	94	22	5	0	121
2005	Berg	57	26	2	0	85
	Tal	56	19	2	0	77
	Gesamt	113	45	4	0	162
2006	Berg	48	86	67	0	201
	Tal	48	54	60	0	162
	Gesamt	96	140	127	0	363
2007	Berg	26	128	117	0	271
	Tal	26	80	98	0	204
	Gesamt	52	208	215	0	475
2008	Berg	59	208	134	0	401
	Tal	56	116	117	1	290
	Gesamt	115	324	251	1	691
2009	Berg	54	181	103	0	338
	Tal	57	171	93	0	321
	Gesamt	111	352	196	0	659
2010	Berg	55	311	193	0	559
	Tal	28	238	162	0	428
	Gesamt	83	549	355	0	987
2011	Berg	56	312	186	0	554
	Tal	47	224	165	0	436
	Gesamt	103	536	351	0	990



Anlage 2

Güterverkehr

Güterverkehr 2011 – Vergleich zum Vorjahr	44
Verkehr nach Flaggenanteilen 2011 – Vergleich zum Vorjahr	45
Tonnenkilometrische Leistung 2011 – Vergleich zum Vorjahr	46
Oberrhein (Schleuse Iffezheim)	
Entwicklung des Güterverkehrs	47
Verkehr nach Hauptgüterarten 2011 – Vergleich zum Vorjahr	48
Verkehr nach Flaggenanteilen 2011	49
Neckar (Schleuse Feudenheim)	
Entwicklung des Güterverkehrs	50
Verkehr nach Hauptgüterarten 2011 – Vergleich zum Vorjahr	51
Verkehr nach Flaggenanteilen 2011	52
Güterverkehr 2011 – zusätzliche Angaben.....	53
Mosel (Schleuse Koblenz)	
Entwicklung des Güterverkehrs	54
Verkehr nach Hauptgüterarten 2011 – Vergleich zum Vorjahr	55
Verkehr nach Flaggenanteilen 2011	56
Güterverkehr 2011 – zusätzliche Angaben.....	57
Saar (Schleuse Kanzem)	
Entwicklung des Güterverkehrs	58
Verkehr nach Hauptgüterarten 2011 – Vergleich zum Vorjahr	59
Verkehr nach Flaggenanteilen 2011	60

WSD Südwest

Güterverkehr 2011 – Vergleich zum Vorjahr

Güterverkehr					
Bundeswasserstraße (Erfassungsstelle)	2011		2010		Veränderung in %
	in t	Anteil in %	in t	Anteil in %	
Oberrhein (Schleuse Iffezheim)					
zu Berg	10 628 219	47,8%	11 717 128	46,8%	-9,3%
zu Tal	11 586 881	52,2%	13 322 722	53,2%	-13,0%
Gesamt	22 215 100	100,0%	25 039 850	100,0%	-11,3%
Mittelrhein (Schnittstelle Bingen – Daten v. Stat. Bundesamt)					
zu Berg	31 339 238	61,6%	37 628 977	61,6%	-16,7%
zu Tal	19 525 902	38,4%	23 445 110	38,4%	-16,7%
Gesamt	50 865 140	100,0%	61 074 087	100,0%	-16,7%
Neckar (Schleuse Feudenheim)					
zu Berg	4 011 344	59,4%	4 377 191	61,4%	-8,4%
zu Tal	2 742 909	40,6%	2 753 677	38,6%	-0,4%
Gesamt*	6 754 253	100,0%	7 130 868	100,0%	-5,3%
Mosel (Schleuse Koblenz)					
zu Berg	7 643 409	60,8%	8 993 034	63,0%	-15,0%
zu Tal	4 921 493	39,2%	5 274 748	37,0%	-6,7%
Gesamt	12 564 902	100,0%	14 267 782	100,0%	-11,9%
Saar (Schleuse Kanzem)					
zu Berg	2 294 668	66,7%	2 565 344	75,7%	-10,6%
zu Tal	1 145 876	33,3%	821 920	24,3%	39,4%
Gesamt	3 440 544	100,0%	3 387 264	100,0%	1,6%

* vergleiche Seite 14: zusätzliche Ladung im Containerverkehr

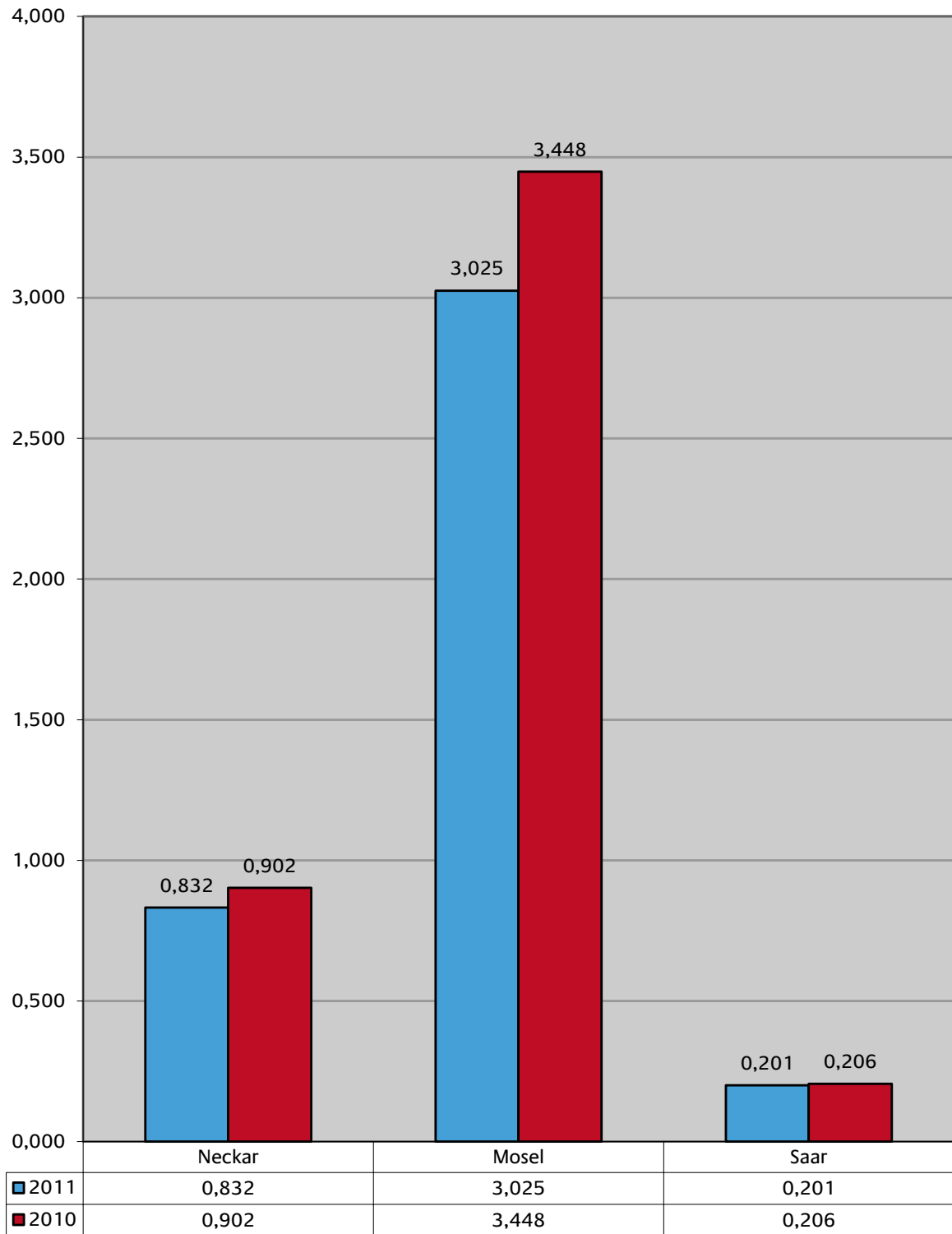
WSD Südwest

Verkehr nach Flaggenanteilen 2011 – Vergleich zum Vorjahr

Güterverkehr nach Flaggen in Prozent								
Flagge	Oberrhein (Schleuse Iffezheim)		Neckar (Schleuse Feudenheim)		Mosel (Schleuse Koblenz)		Saar (Schleuse Kanzem)	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Deutschland	29,7	28,1	60,0	61,7	15,8	16,8	22,2	23,4
Niederlande	54,2	53,6	34,4	33,2	50,0	54,8	51,9	58,1
Belgien	10,1	11,4	3,4	2,3	24,6	20,7	19,9	15,1
Frankreich	1,0	1,1	0,3	0,4	2,8	2,3	2,6	1,3
Schweiz	4,2	4,8	1,4	1,5	4,3	3,4	0,7	0,0
Luxemburg	0,0	0,0	0,4	0,5	2,2	1,4	2,4	1,5
Sonstige	0,8	1,0	0,1	0,4	0,3	0,6	0,3	0,6

WSD Südwest

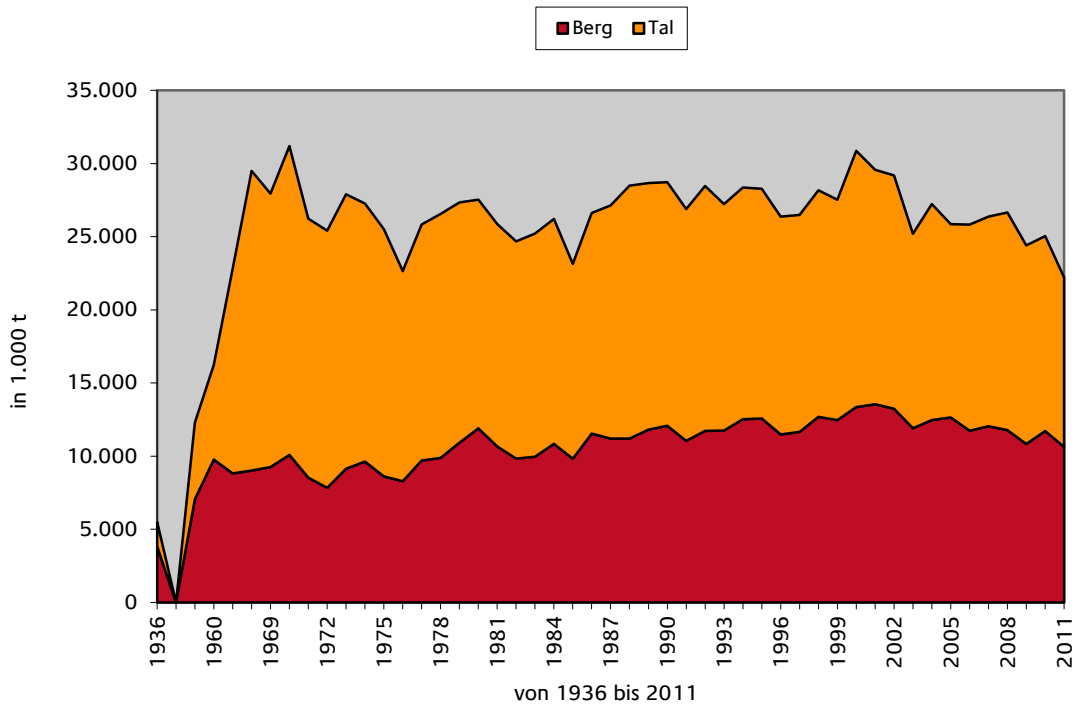
Tonnenkilometrische Leistung 2011 – Vergleich zum Vorjahr



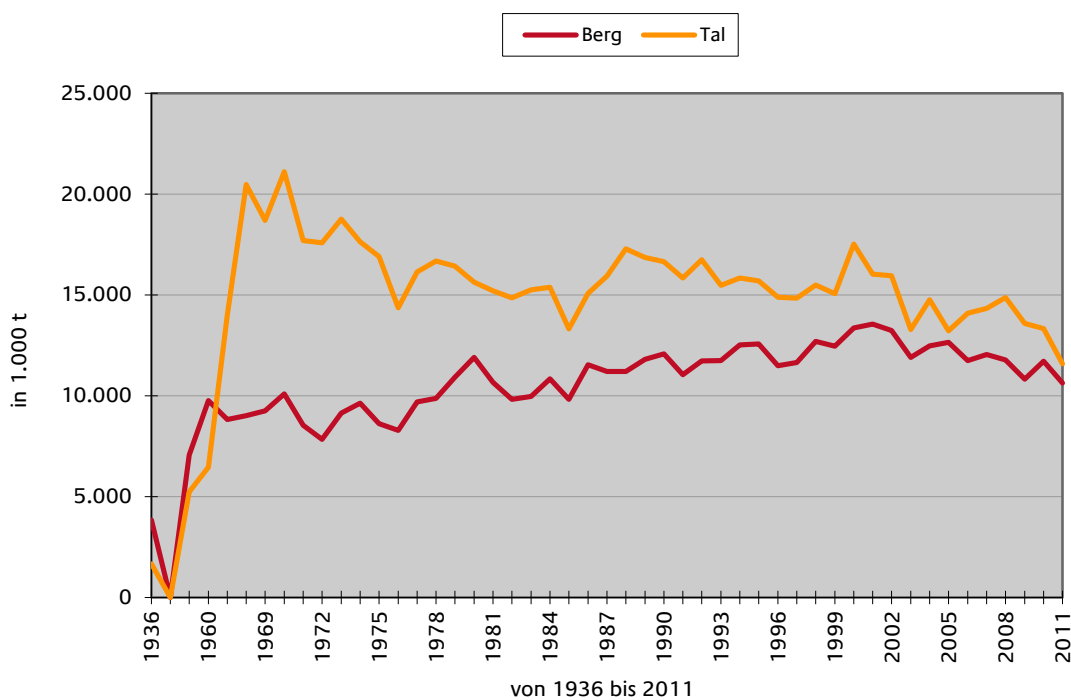
in mrd. tkm

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

Entwicklung des Güterverkehrs



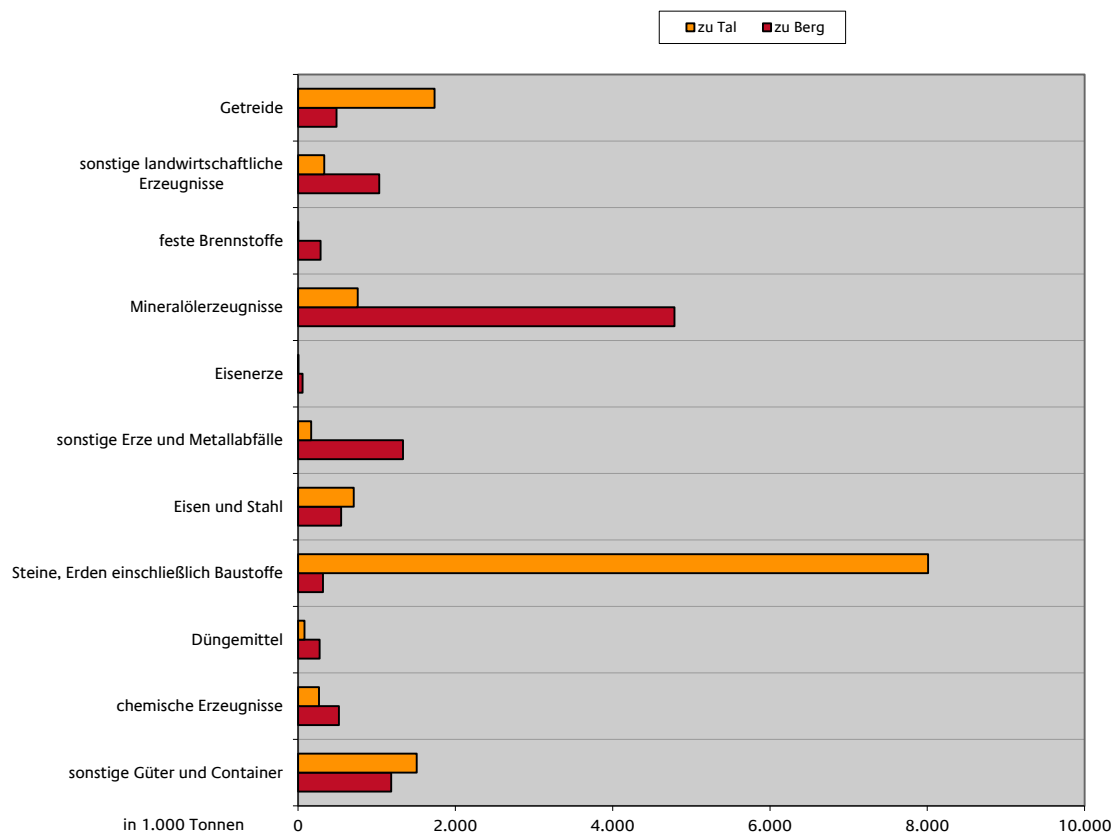
Anteil Berg- und Talverkehr



Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

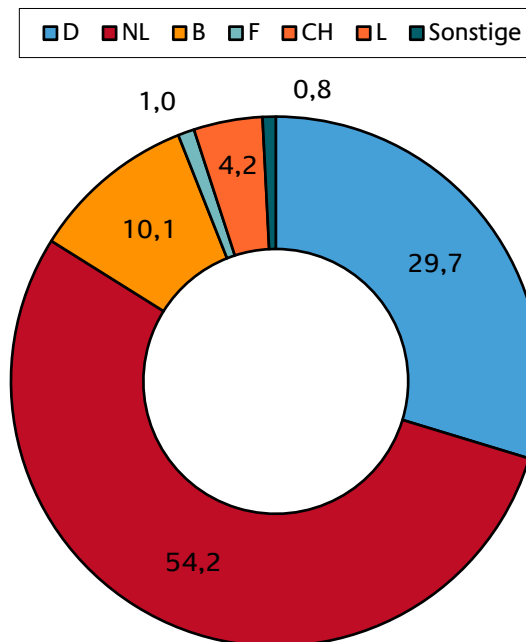
Verkehr nach Hauptgüterarten 2011 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2011			2010			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Getreide	391 343	1 584 316	1 975 659	320 483	1 514 996	1 835 479	7,6%
sonstige landwirtschaftliche Erzeugnisse	1 085 670	380 755	1 466 425	1 308 448	505 555	1 814 003	-19,2%
feste Brennstoffe	221 686	3 050	224 736	262 053	3 925	265 978	-15,5%
Mineralölerzeugnisse	4 306 967	681 348	4 988 315	4 766 241	893 096	5 659 337	-11,9%
Eisenerze	34 303	3 715	38 018	30 549	2 635	33 184	14,6%
sonstige Erze und Metallabfälle	1 367 518	140 866	1 508 384	1 283 810	250 957	1 534 767	-1,7%
Eisen und Stahl	664 148	744 302	1 408 450	845 336	676 719	1 522 055	-7,5%
Steine, Erden einschließlich Baustoffe	350 925	6 207 850	6 558 775	359 181	7 286 742	7 645 923	-14,2%
Düngemittel	395 042	36 939	431 981	456 928	59 926	516 854	-16,4%
chemische Erzeugnisse	489 884	154 812	644 696	656 042	236 878	892 920	-27,8%
sonstige Güter und Container	1 320 733	1 648 928	2 969 661	1 428 057	1 891 293	3 319 350	-10,5%
Gesamt	10 628 219	11 586 881	22 215 100	11 717 128	13 322 722	25 039 850	-11,3%

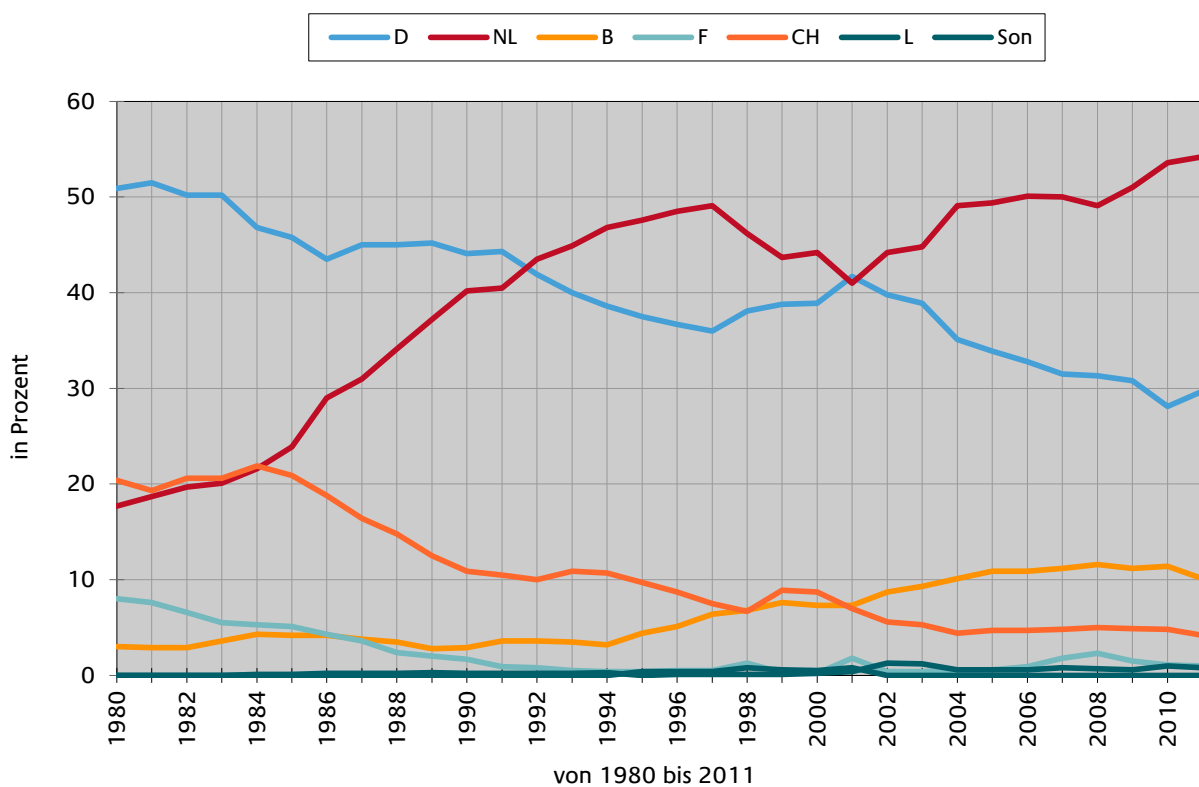


Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

Verkehr nach Flaggenanteilen 2011

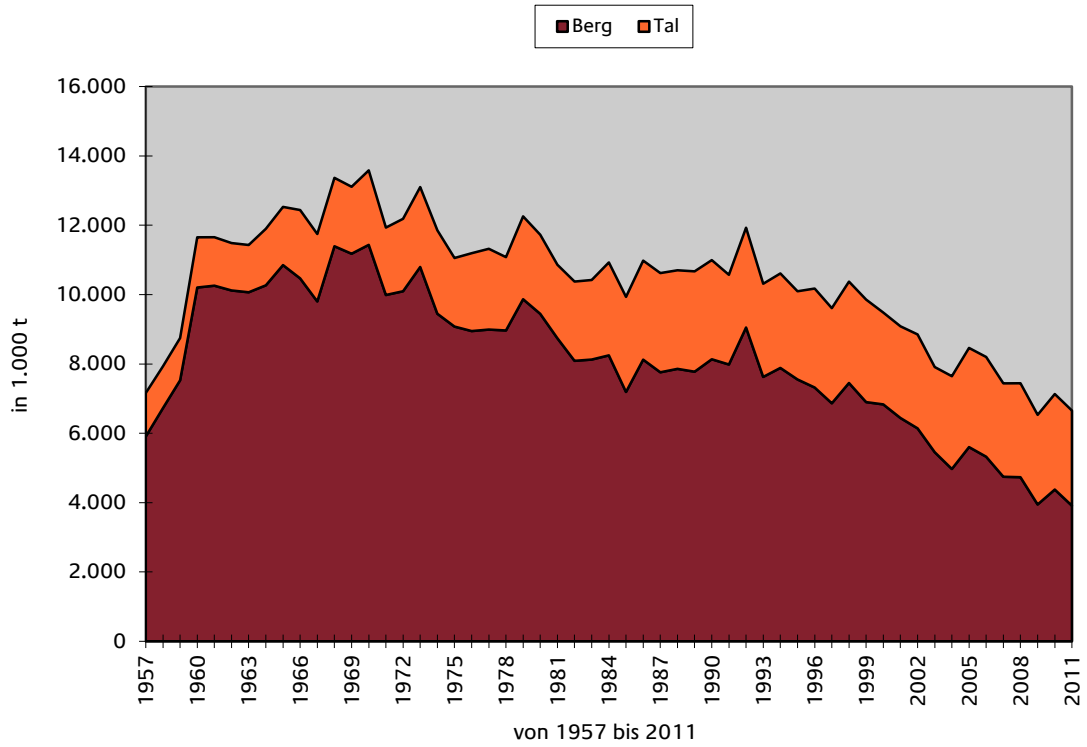


Entwicklung des Flaggenanteils

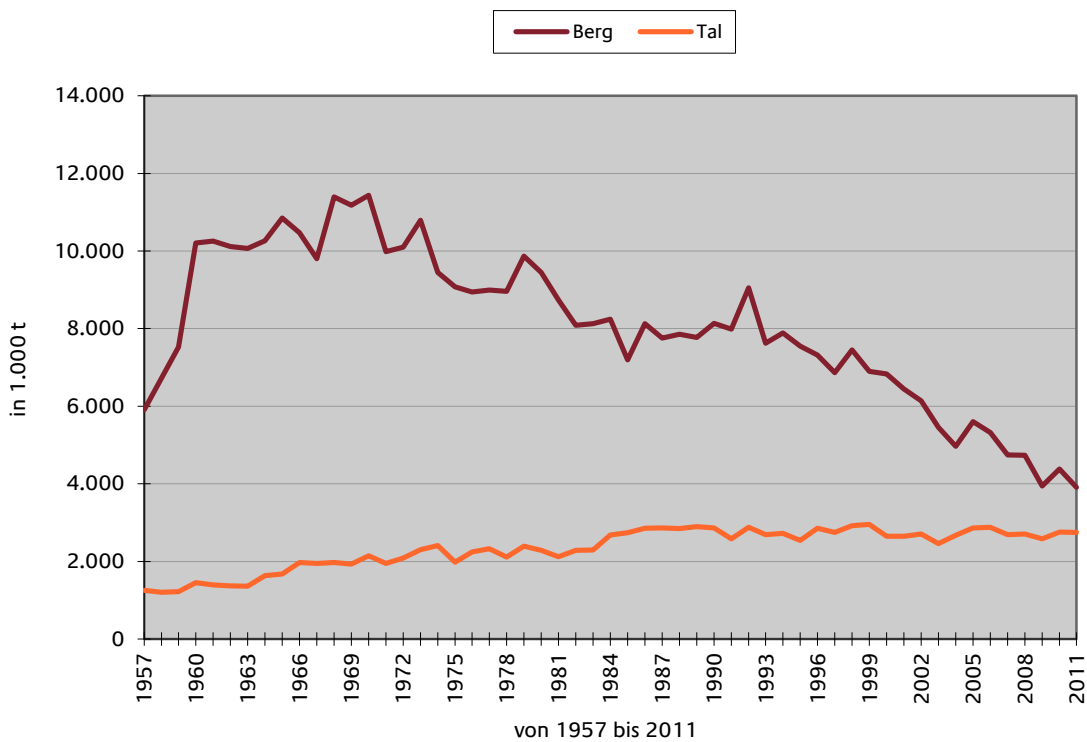


Neckar (Schleuse Feudenheim)

Entwicklung des Güterverkehrs



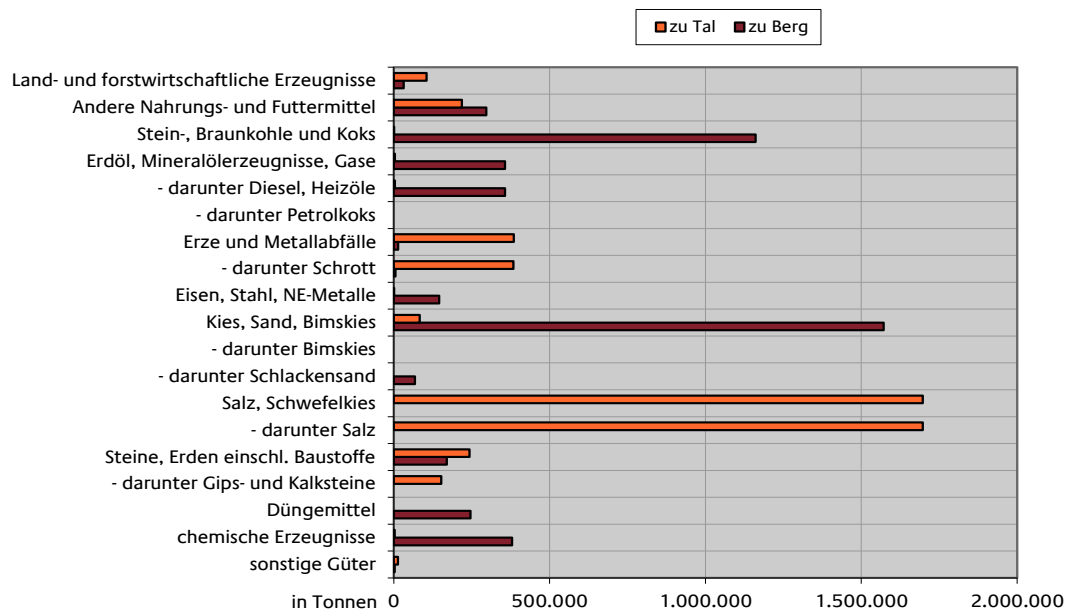
Anteil Berg- und Talverkehr



Neckar (Schleuse Feudenheim)

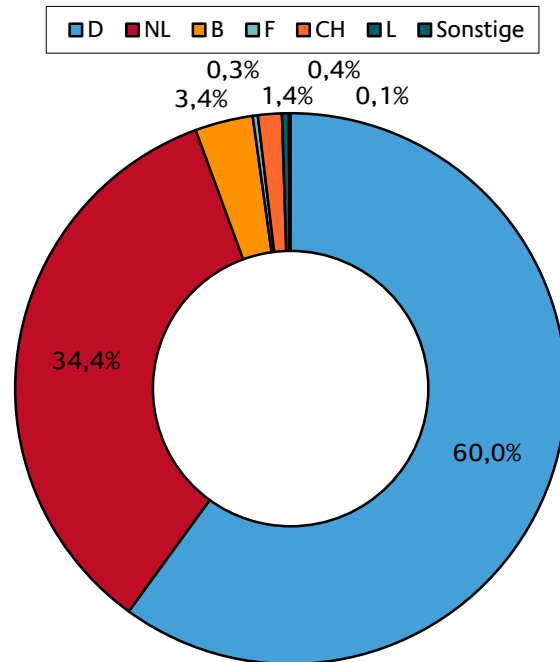
Verkehr nach Hauptgüterarten 2011 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2011			2010			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	80 514	89 632	170 146	31 987	105 215	137 202	24,0%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	288 576	167 796	456 372	296 672	218 736	515 408	-11,5%
Stein-, Braunkohle und Koks	934 582	0	934 582	1 161 109	1 065	1 162 174	-19,6%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	179 075	0	179 075	357 166	3 630	360 796	-50,4%
– darunter Diesel, Heizöle	179 075	0	179 075	357 166	3 630	360 796	-50,4%
– darunter Petrolkoks	0	0	0	0	0	0	0,0%
Erze und Metallabfälle	10 361	455 158	465 519	14 267	384 898	399 165	16,6%
– darunter Schrott	2 664	456 179	458 843	5 786	383 877	389 663	17,8%
Eisen, Stahl, NE-Metalle	194 019	0	194 019	145 842	549	146 391	32,5%
Kies, Sand, Bimskies	1 622 744	98 590	1 721 334	1 571 684	83 438	1 655 122	4,0%
– darunter Bimskies	0	1 124	1 124	0	0	0	0,0%
– darunter Schlackensand	58 039	1 653	59 692	67 686	0	67 686	-11,8%
Salz, Schwefelkies	1 501	1 609 775	1 611 276	0	1 697 082	1 697 082	-5,1%
– darunter Salz	1 501	1 609 775	1 611 276	0	1 697 082	1 697 082	-5,1%
Steine, Erden einschl. Baustoffe	150 512	307 392	457 904	170 054	242 799	412 853	10,9%
– darunter Gips- und Kalksteine	0	167 924	167 924	0	152 663	152 663	10,0%
Düngemittel	222 125	1 013	223 138	245 853	0	245 853	-9,2%
chemische Erzeugnisse	326 402	970	327 372	379 474	2 776	382 250	-14,4%
sonstige Güter	933	12 583	13 516	3 083	13 489	16 572	-18,4%
Gesamt	4 011 344	2 742 909	6 754 253	4 377 191	2 753 677	7 130 868	-5,3%

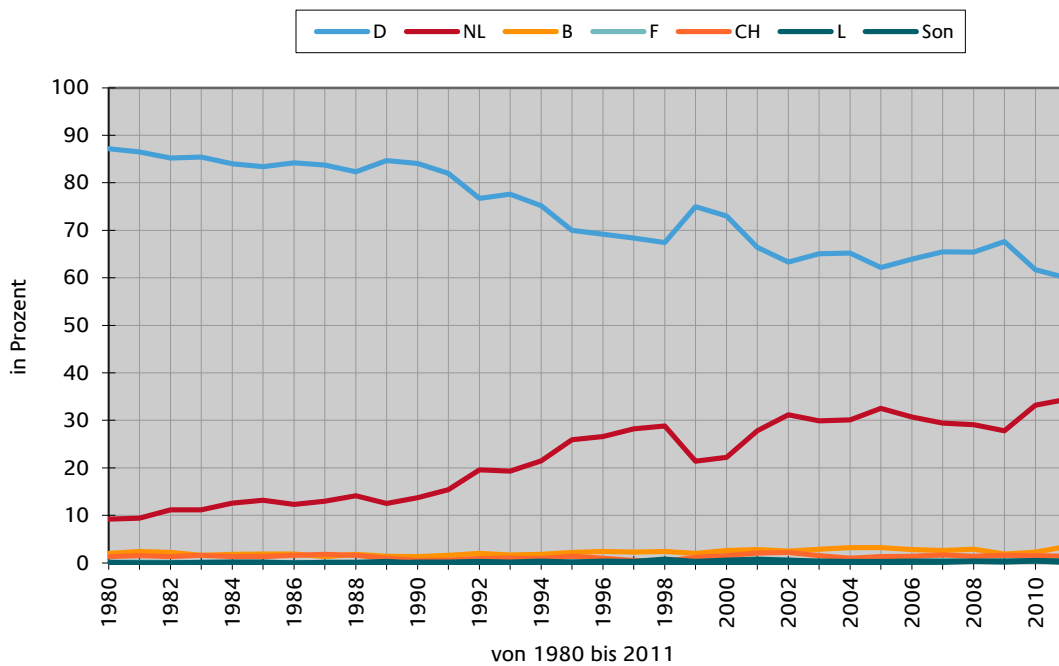


Neckar (Schleuse Feudenheim)

Verkehr nach Flaggenanteilen 2011



Entwicklung des Flaggenanteils



Neckar

Güterverkehr 2011 – zusätzliche Angaben

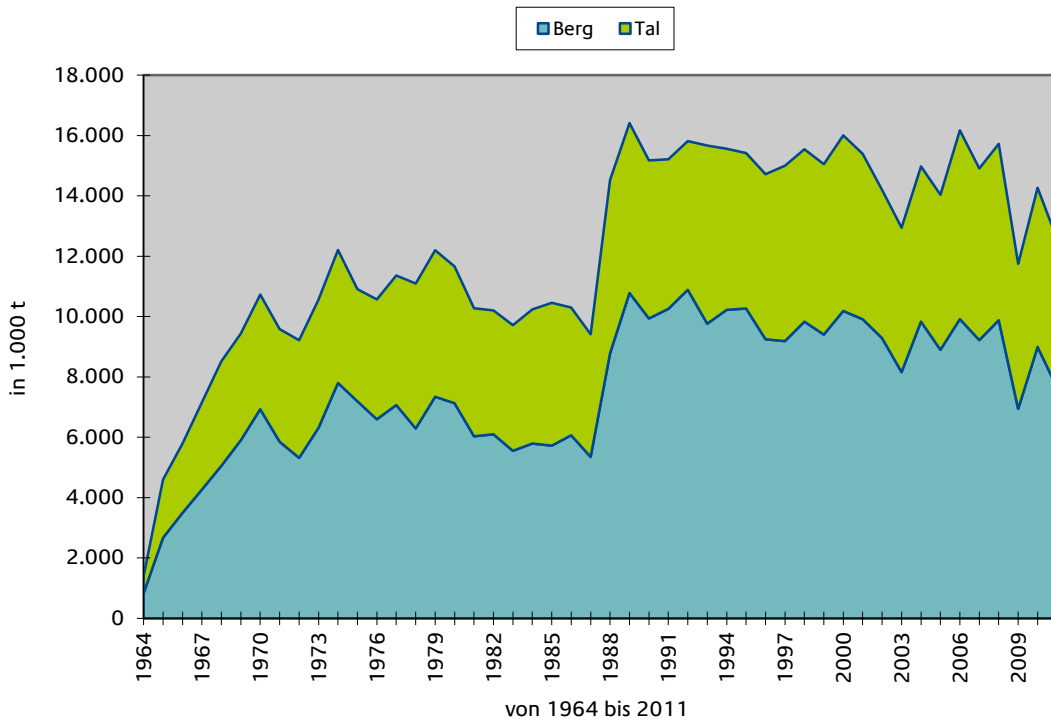
Durchgangsverkehr	Richtung	in t	in %
Schleuse Feudenheim	zu Berg	4 011 344	59,4%
	zu Tal	2 742 909	40,6%
	Gesamt	6 754 253	100,0%
davon			
Schleuse Heilbronn	zu Berg	1 457 775	72,3%
	zu Tal	559 348	27,7%
	Gesamt	2 017 123	100,0%
Schleuse Obertürkheim	zu Berg	399 285	61,2%
	zu Tal	253 296	38,8%
	Gesamt	652 581	100,0%
Schleuse Deizisau	zu Berg	291 717	55,5%
	zu Tal	234 165	44,5%
	Gesamt	525 882	100,0%

Güterumschlag in den Neckarhäfen

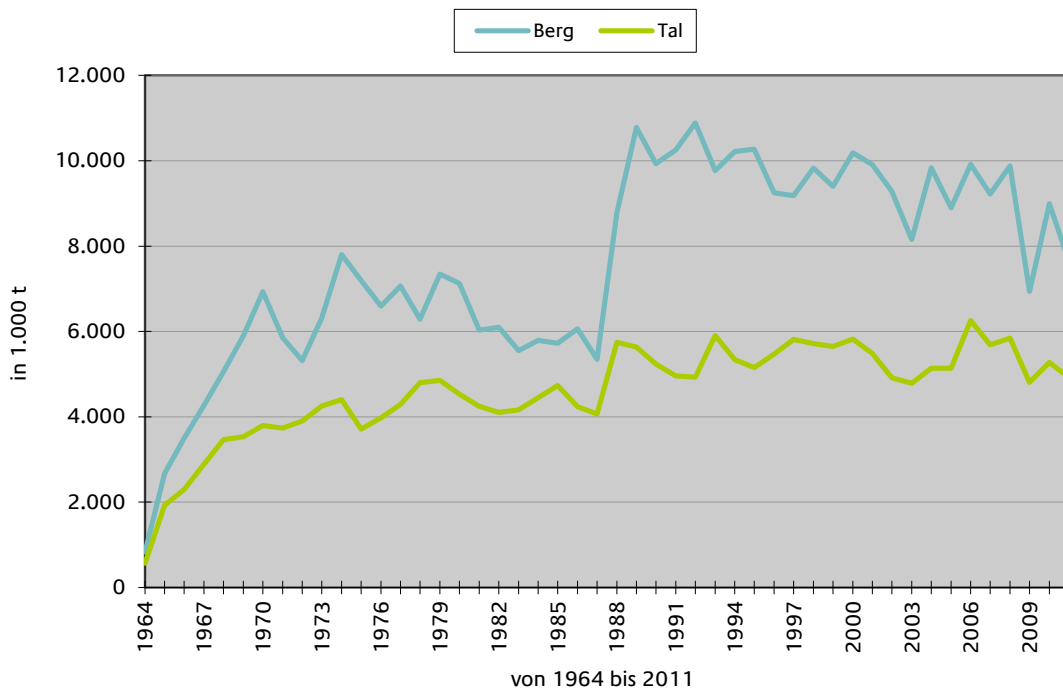
	Heilbronn	Stuttgart	Plochingen
Güterart	in t	in t	in t
Salz	1 599 307	0	1 501
Stein- und Braunkohle	704 762	86 211	46 096
Kies, Sand, Baustoffe	759 207	276 972	100 277
Eisen, Stahl, Schrott	126 132	231 610	249 687
Getreide, Nahrungs- und Futtermittel	254 132	81 167	56 367
Mineralöle, Heizöl, Treibstoffe	79 075	93 130	4 812
Düngemittel	89 945	0	97 807
chemische Erzeugnisse	1 049	0	67 219
übrige Güter	12 658	204 691	778
Gesamt	3 626 267	973 781	624 544

Mosel (Schleuse Koblenz)

Entwicklung des Güterverkehrs



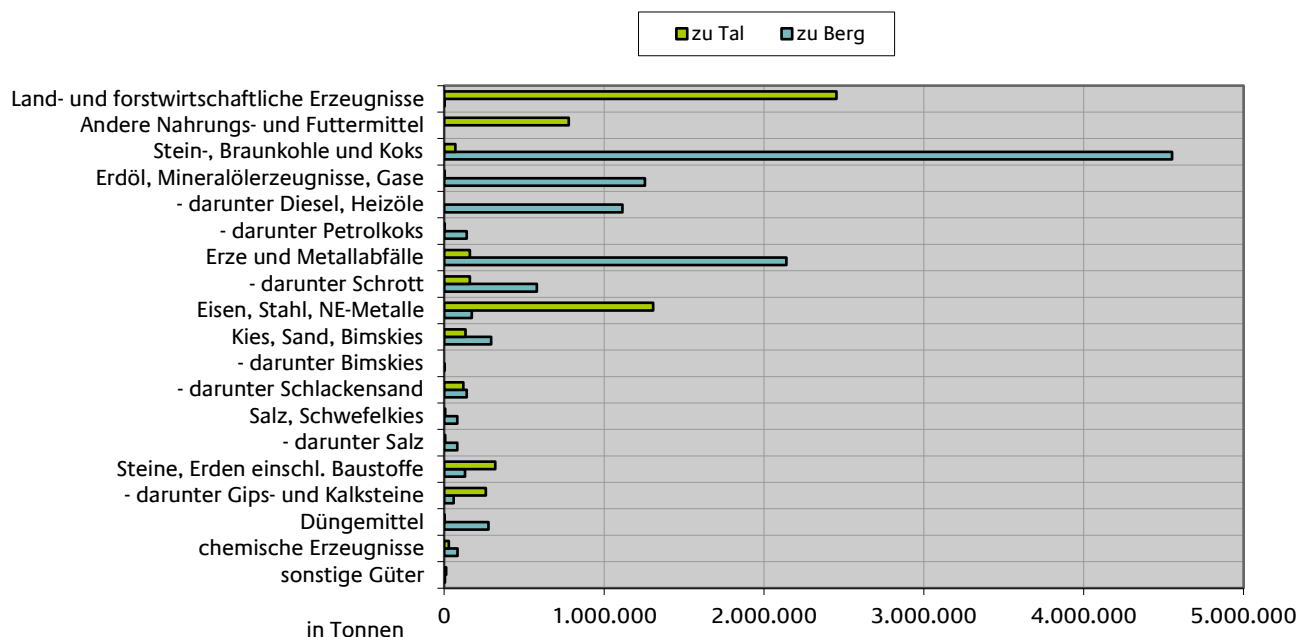
Anteil Berg- und Talverkehr



Mosel (Schleuse Koblenz)

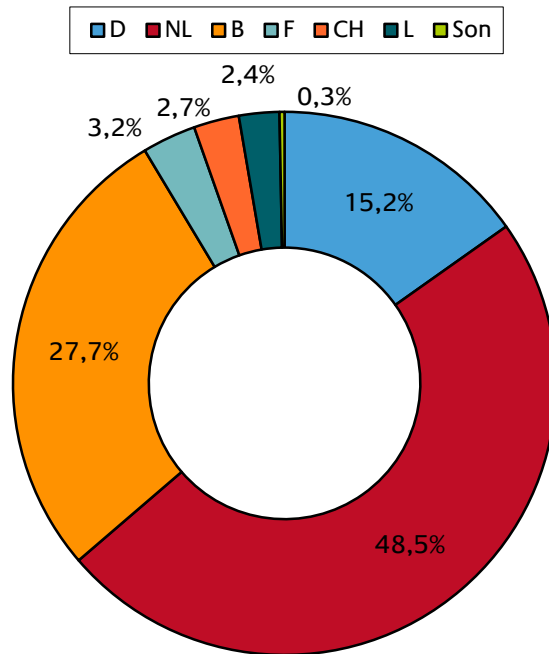
Verkehr nach Hauptgüterarten 2011 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2011			2010			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	0	2 006 436	2 006 436	1 043	2 454 197	2 455 240	-18,3%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	7 175	811 667	818 842	0	779 037	779 037	5,1%
Stein-, Braunkohle und Koks	3 720 429	66 775	3 787 204	4 553 314	70 053	4 623 367	-18,1%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	1 164 911	1 001	1 165 912	1 255 333	2 997	1 258 330	-7,3%
- darunter Diesel, Heizöle	887 405	1 001	888 406	1 114 574	0	1 114 574	-20,3%
- darunter Petrolkoks	179 218	0	179 218	140 759	2 997	143 756	24,7%
Erze und Metallabfälle	1 589 085	195 349	1 784 434	2 139 701	160 215	2 299 916	-22,4%
- darunter Schrott	556 506	149 007	705 513	579 555	159 973	739 528	-4,6%
Eisen, Stahl, NE-Metalle	186 592	1 329 445	1 516 037	172 454	1 306 482	1 478 936	2,5%
Kies, Sand, Bimskies	205 500	142 805	348 305	294 200	133 567	427 767	-18,6%
- darunter Bimskies	0	0	0	228	0	228	0,0%
- darunter Schlackensand	80 950	129 615	210 565	141 246	119 181	260 427	-19,1%
Salz, Schwefelkies	185 840	6 656	192 496	81 230	5 897	87 127	120,9%
- darunter Salz	185 840	6 656	192 496	81 230	5 897	87 127	120,9%
Steine, Erden einschl. Baustoffe	110 626	335 573	446 199	129 825	319 703	449 528	-0,7%
- darunter Gips- und Kalksteine	58 365	233 791	292 156	59 609	259 714	319 323	-8,5%
Düngemittel	255 065	516	255 581	276 690	1 079	277 769	-8,0%
chemische Erzeugnisse	158 170	14 389	172 559	84 060	29 402	113 462	52,1%
sonstige Güter	60 016	10 881	70 897	5 184	12 119	17 303	309,7%
Gesamt	7 643 409	4 921 493		8 993 034	5 274 748		-11,9%

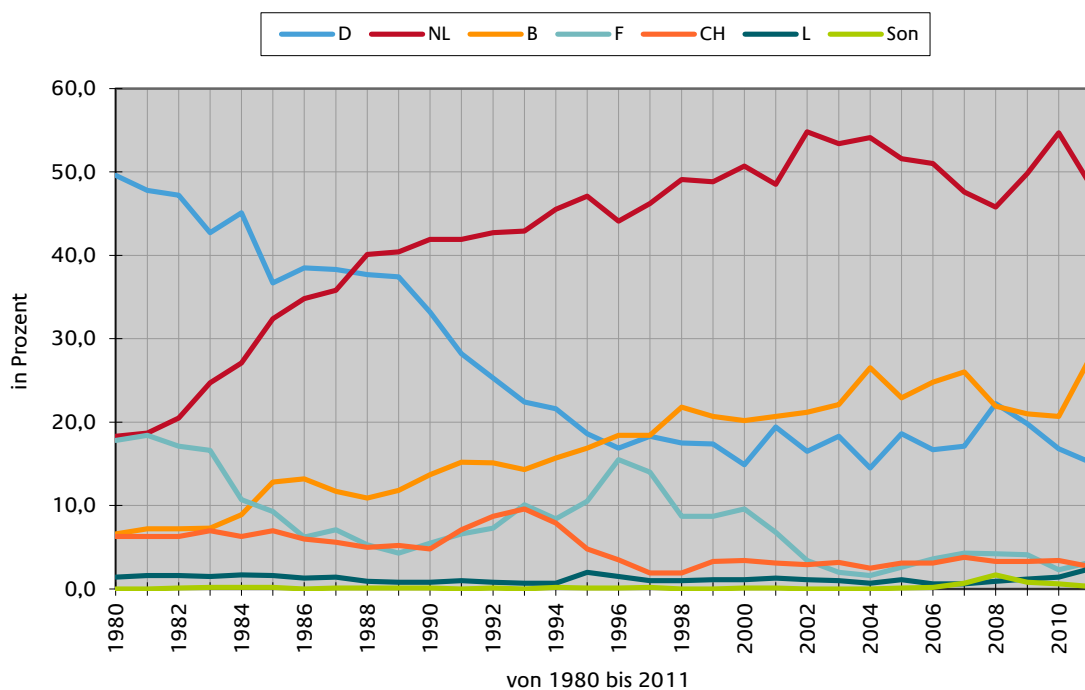


Mosel (Schleuse Koblenz)

Verkehr nach Flaggenanteilen 2011



Entwicklung des Flaggenanteils



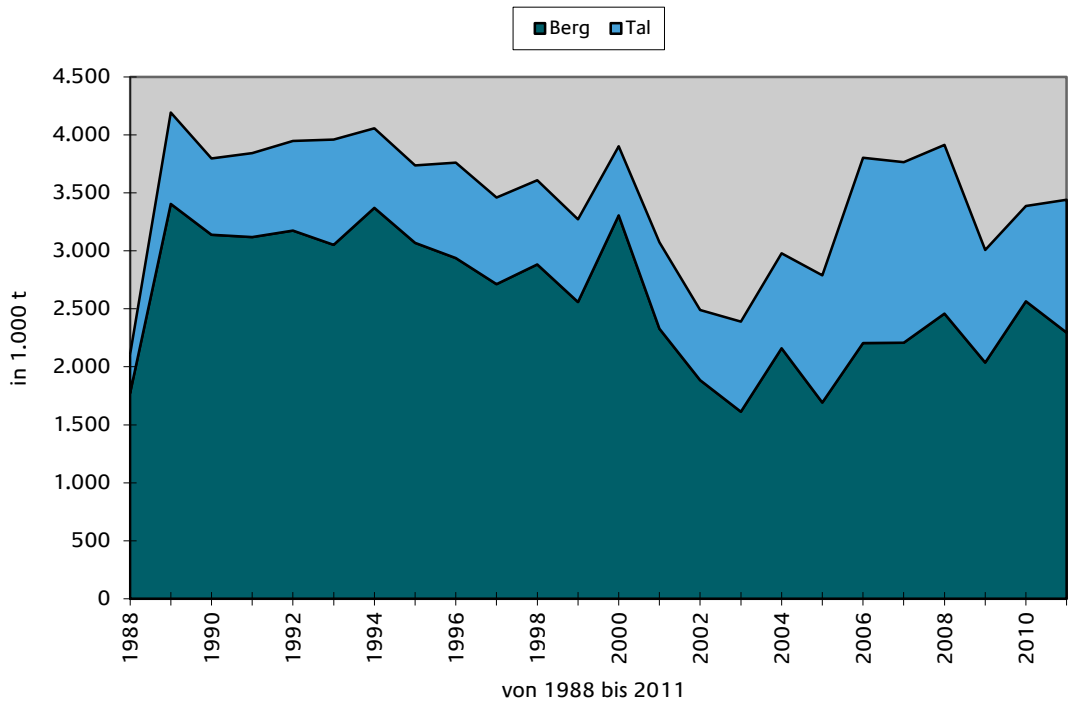
Mosel

Güterverkehr 2011 – zusätzliche Angaben

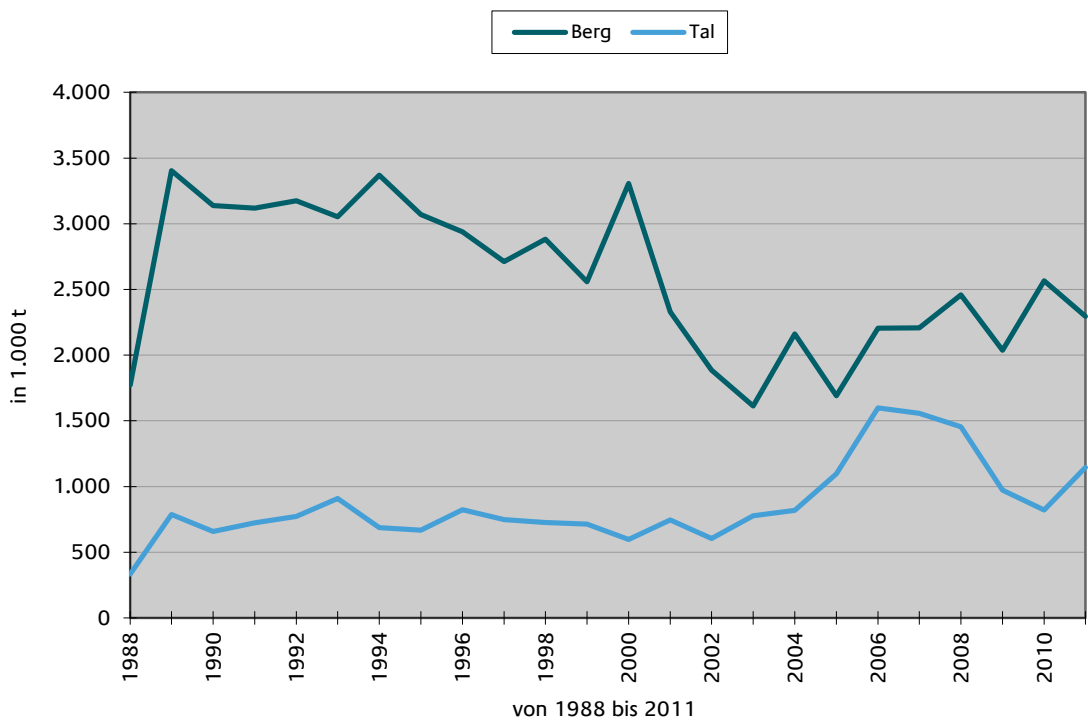
Durchgangsverkehr	Richtung	in t	in %
Durchgangsverkehr Schleuse Koblenz	zu Berg	7 643 409	60,8%
	zu Tal	4 921 493	39,2%
	Gesamt	12 564 902	100,0%
Gesamtverkehr auf der Mosel	zu Berg	7 933 847	61,7%
	zu Tal	4 931 837	38,3%
	Gesamt	12 865 684	100,0%
davon Verkehr mit:			
deutschen Moselhäfen	zu Berg	1 126 069	95,2%
	zu Tal	56 429	4,8%
	Gesamt	1 182 498	100,0%
deutschen Saarläfen	zu Berg	2 297 265	70,1%
	zu Tal	977 941	29,9%
	Gesamt	3 275 206	100,0%
dem Ausland	zu Berg	4 510 513	53,6%
	zu Tal	3 897 467	46,4%
	Gesamt	8 407 980	100,0%
davon mit			
Luxemburg	zu Berg	741 961	80,1%
	zu Tal	184 090	19,9%
	Gesamt	926 051	100,0%
Frankreich	zu Berg	3 768 552	50,4%
	zu Tal	3 713 377	49,6%
	Gesamt	7 481 929	100,0%

Saar (Schleuse Kanzem)

Entwicklung des Güterverkehrs



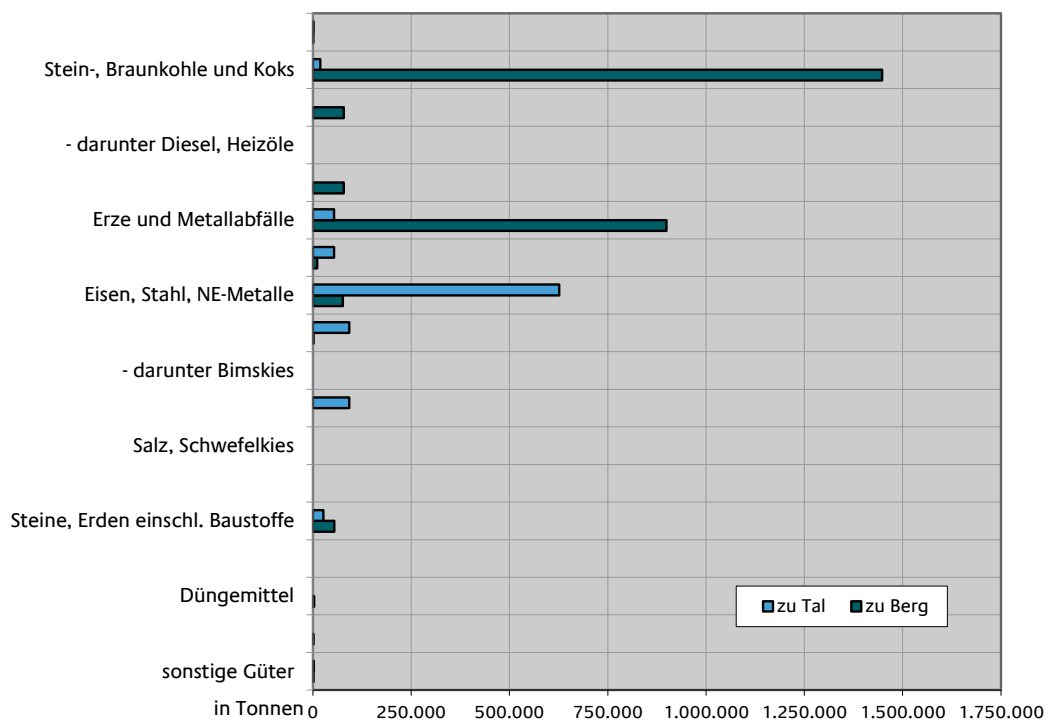
Anteil Berg- und Talverkehr



Saar (Schleuse Kanzem)

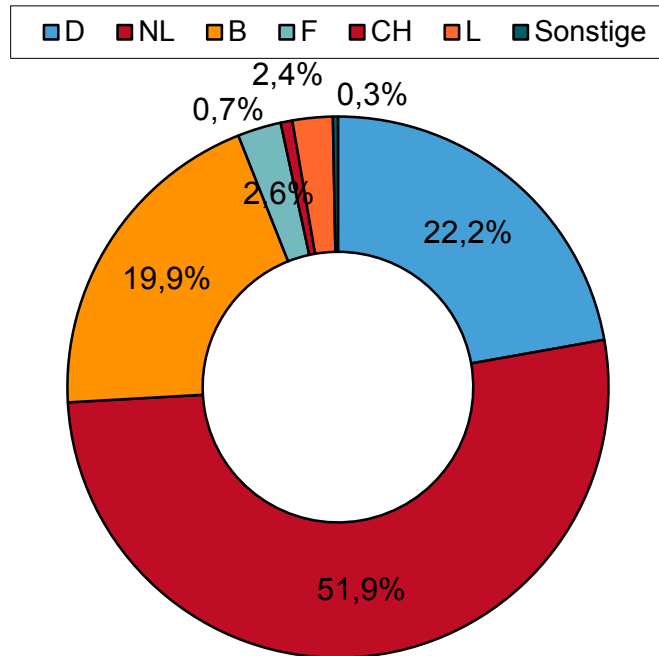
Verkehr nach Hauptgüterarten 2011 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2011			2010			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Getreide, Nahrungs- und Futtermittel	180	0	180	1044	1230	2274	-92,1%
Stein-, Braunkohle und Koks	1406656	0	1406656	1448056	19049	1467105	-4,1%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	109004	0	109004	78334	0	78334	39,2%
- darunter Diesel, Heizöle	0	0	0	0	0	0	0,0%
- darunter Petrolkoks	109004	0	109004	78334	0	78334	39,2%
Erze und Metallabfälle	592646	51023	643669	899335	53703	953038	-32,5%
- darunter Schrott	10941	51023	61964	11225	53703	64928	-4,6%
Eisen, Stahl, NE-Metalle	100445	773640	874085	76453	626678	703131	24,3%
Kies, Sand, Bimskies	67474	204082	271556	1600	92788	94388	187,7%
- darunter Bimskies	0	0	0	0	0	0	0,0%
- darunter Schlackensand	0	204082	204082	0	92788	92788	119,9%
Salz, Schwefelkies	0	0	0	0	0	0	0,0%
- darunter Salz	0	0	0	0	0	0	0,0%
Steine, Erden einschl. Baustoffe	10044	113984	124028	54422	26469	80891	53,3%
- darunter Gips- und Kalksteine	0	0	0	0	0	0	0,0%
Düngemittel	4600	900	5500	3030	0	3030	81,5%
chemische Erzeugnisse	0	595	595	1450	0	1450	
sonstige Güter	3619	1652	5271	1620	2003	3623	45,5%
Gesamt	2294668	1145876	3440544	2565344	821920	3387264	1,6%

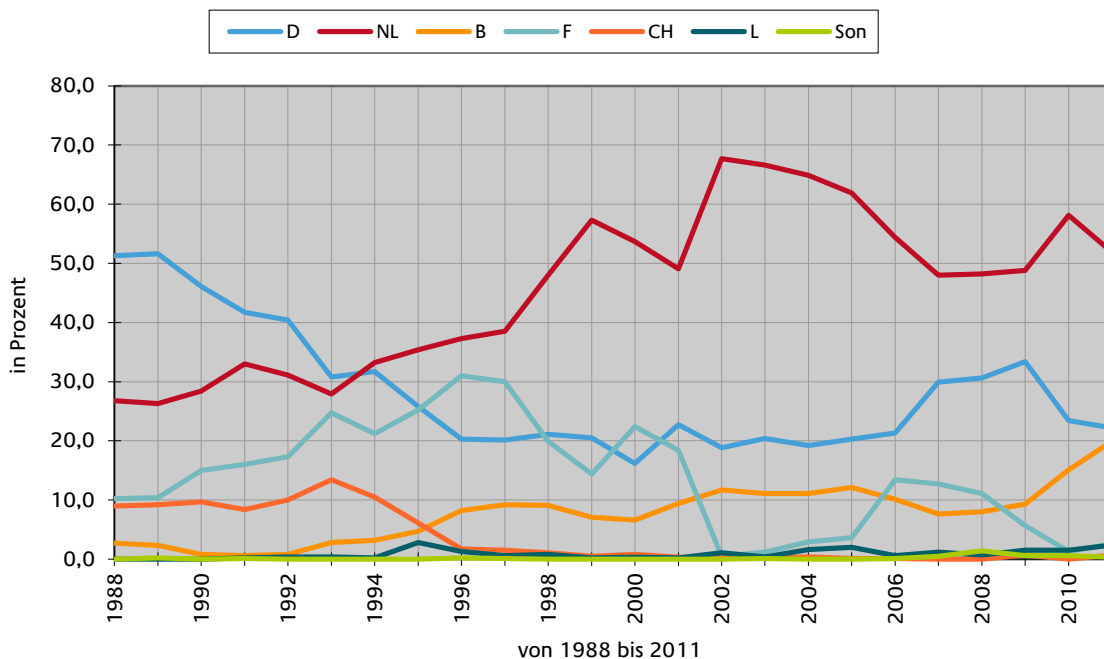


Saar (Schleuse Kanzem)

Verkehr nach Flaggenanteilen 2011



Entwicklung des Flaggenanteils



Anlage 3

Güterumschlag in ausgewählten Häfen

Ober- und Mittelrhein

Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2011 – Vergleich zum Vorjahr 62

Güterumschlag in ausgewählten Häfen 63

Neckar, Mosel und Saar

Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2011 – Vergleich zum Vorjahr 64

Güterumschlag in ausgewählten Häfen 65

Ober- und Mittelrhein

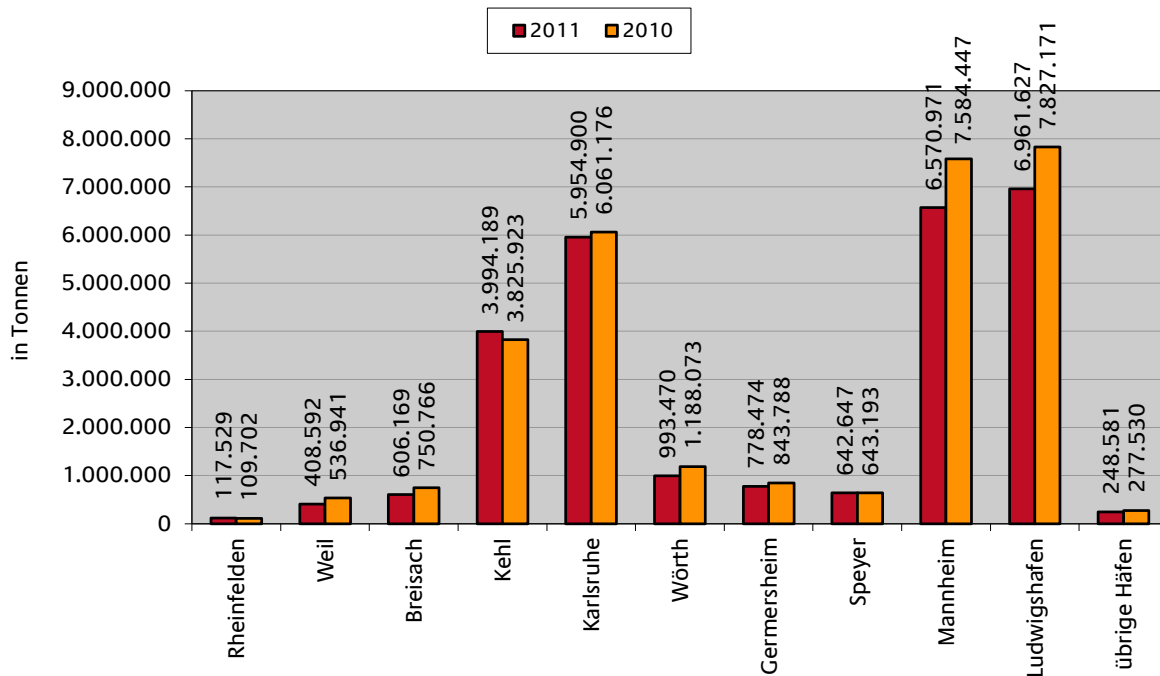
Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2011 – Vergleich zum Vorjahr

Hafen	Empfang	Versand	2011	2010	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Oberrhein					
Rheinfelden	117529	0	117529	109702	7,1%
Weil	266681	141911	408592	536941	-23,9%
Breisach	253169	353000	606169	750766	-19,3%
Kehl	2396571	1597618	3994189	3825923	4,4%
Karlsruhe	2786145	3168755	5954900	6061176	-1,8%
Wörth	285057	708413	993470	1188073	-16,4%
Germersheim	409247	369227	778474	843788	-7,7%
Speyer	473665	168982	642647	643193	-0,1%
Mannheim	4525689	2045282	6570971	7584447	-13,4%
Ludwigshafen	4830163	2131464	6961627	7827171	-11,1%
übrige Häfen	248581	0	248581	277530	-10,4%
Gesamt	16592497	10684652	27277149	29648710	-8,0%

Hafen	Empfang	Versand	2011	2010	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Mittelrhein					
Worms	786962	385810	1172772	1256688	-6,7%
Gernsheim	471530	95780	567310	512453	10,7%
Mainz	884991	738993	1623984	1768305	-8,2%
Wiesbaden	351037	0	351037	423655	-17,1%
Lahnstein	162943	19726	182669	171649	6,4%
Koblenz	642607	438121	1080728	1107781	-2,4%
Bendorf	829011	916656	1745667	1745895	0,0%
Andernach	1165769	1918530	3084299	3125412	-1,3%
übrige Häfen	762615	241461	1004076	743212	35,1%
Gesamt	6057465	4755077	10812542	10855050	-0,4%

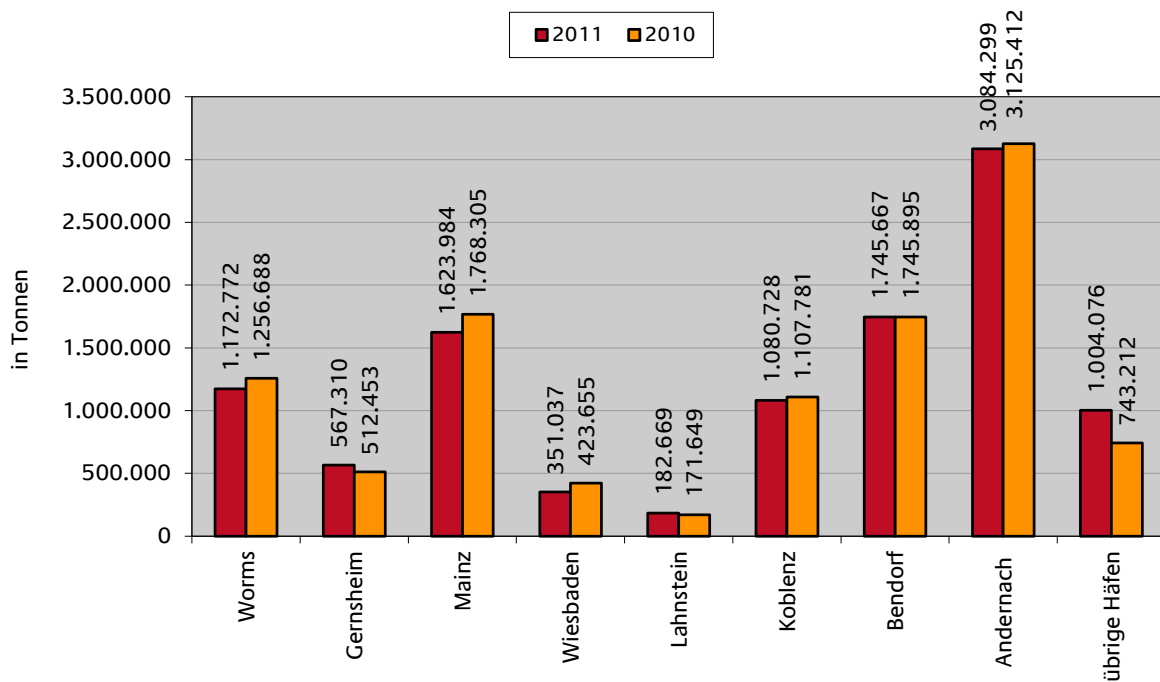
Oberrhein

Güterumschlag in ausgewählten Häfen



Mittelrhein

Güterumschlag in ausgewählten Häfen



Neckar, Mosel und Saar

Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2011 – Vergleich zum Vorjahr

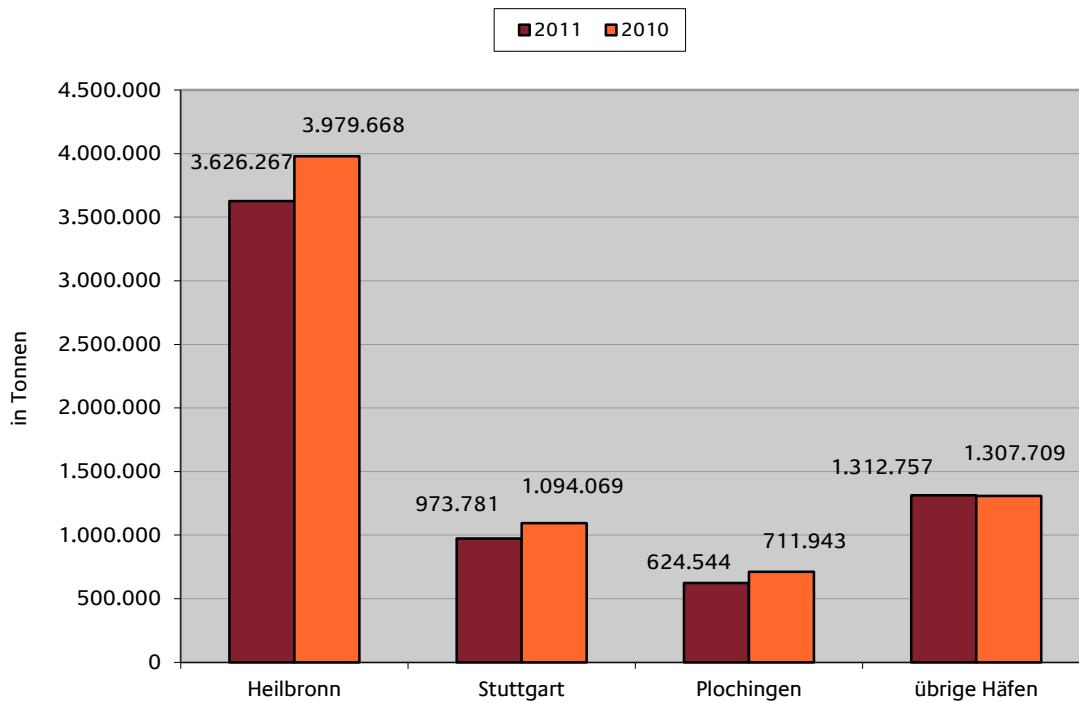
Hafen	Empfang	Versand	2011	2010	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Neckar					
Heilbronn	1 844 942	1 781 325	3 626 267	3 979 668	-8,9%
Stuttgart	666 188	307 593	973 781	1 094 069	-11,0%
Plochingen	421 152	203 392	624 544	711 943	-12,3%
übrige Häfen	982 528	330 229	1 312 757	1 307 709	0,4%
Gesamt	3 914 810	2 622 539	6 537 349	7 093 389	-7,8%

Hafen	Empfang	Versand	2011	2010	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Mosel					
Trier	833 958	270 614	1 104 572	1 210 369	-8,7%
übrige Häfen	172 947	97 304	270 251	287 691	-6,1%
Gesamt	1 006 905	367 918	1 374 823	1 498 060	-8,2%

Hafen	Empfang	Versand	2011	2010	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Saar					
Saarlouis/Dillingen	1 799 738	1 117 431	2 917 169	2 892 187	0,9%
übrige Häfen	151 579	8 204	159 783	267 851	-40,3%
Gesamt	1 951 317	1 125 635	3 076 952	3 160 038	-2,6%

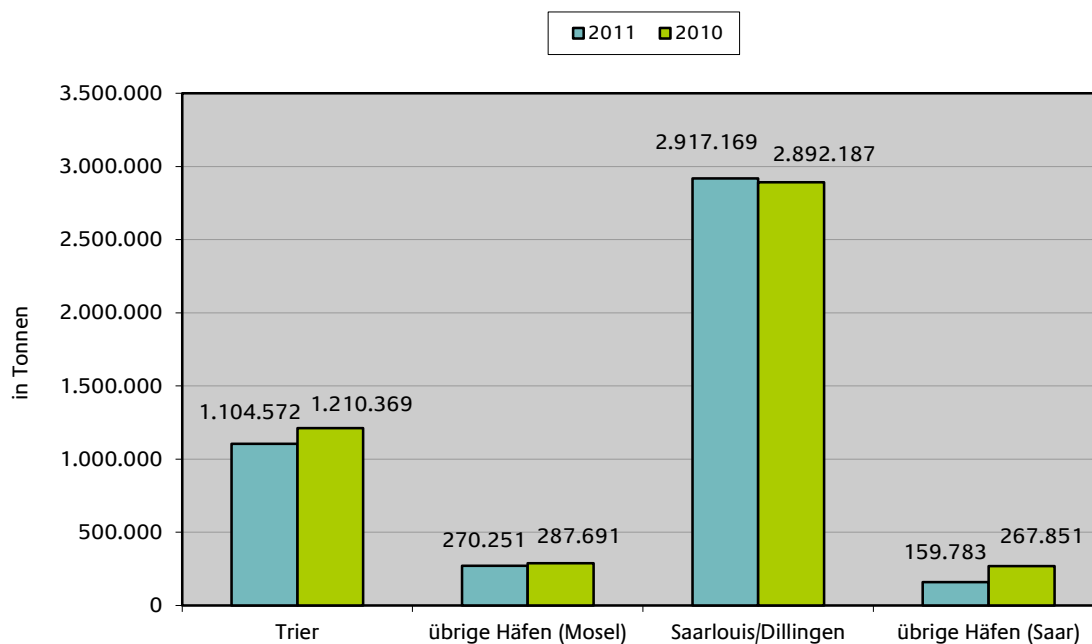
Neckar

Güterumschlag in ausgewählten Häfen



Mosel und Saar

Güterumschlag in ausgewählten Häfen



Anlage 4

Containerverkehr

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

Containerverkehr 2011 68

Containerverkehr 2011 – Vergleich zum Vorjahr 69

Neckar (Schleuse Feudenheim)

Containerverkehr 2011 – Vergleich zum Vorjahr 71

Mosel (Schleuse Koblenz)

Containerverkehr 2011 – Vergleich zum Vorjahr 71

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

Containerverkehr 2011

		Anzahl der Schiffe	Anzahl der Container					Ladung [kumuliert]
			bis 20 Fuß leer	bis 20 Fuß beladen	bis 40 Fuß leer	bis 40 Fuß beladen	Gesamt	
Januar	Berg	75	935	1 318	1 498	1 150	4 901	58 176
	Tal	37	306	627	212	1 040	2 185	35 080
	Gesamt	112	1 241	1 945	1 710	2 190	7 086	93 256
Januar bis Februar	Berg	153	2 619	2 613	2 851	2 475	10 558	117 877
	Tal	159	966	3 643	543	4 752	9 904	169 175
	Gesamt	312	3 585	6 256	3 394	7 227	20 462	287 052
Januar bis März	Berg	274	4 769	4 552	5 291	4 155	18 767	199 101
	Tal	310	1 613	7 048	1 137	8 898	18 696	322 255
	Gesamt	584	6 382	11 600	6 428	13 053	37 463	521 356
Januar bis April	Berg	381	6 710	6 381	7 207	5 476	25 774	272 346
	Tal	478	2 312	10 448	2 097	13 179	28 036	471 912
	Gesamt	859	9 079	16 829	9 304	18 655	53 810	744 258
Januar bis Mai	Berg	501	8 043	8 359	9 890	7 009	33 301	348 959
	Tal	628	2 914	13 067	2 602	16 391	34 974	587 610
	Gesamt	1 129	10 957	21 426	12 492	23 400	68 275	936 569
Januar bis Juni	Berg	601	9 126	10 383	12 455	8 263	40 227	427 521
	Tal	748	3 403	15 375	3 015	19 685	41 478	699 625
	Gesamt	1 349	12 529	25 758	15 470	27 948	81 705	1 127 146
Januar bis Juli	Berg	711	10 842	12 331	15 062	9 511	47 746	504 486
	Tal	883	4 467	18 740	3 615	23 860	50 682	852 952
	Gesamt	1 594	15 309	31 071	18 677	33 371	98 428	1 357 438
Januar bis August	Berg	833	12 560	14 667	17 216	11 455	55 898	597 679
	Tal	1 013	5 563	21 713	4 069	27 854	59 199	995 672
	Gesamt	1 846	18 123	36 380	21 285	39 309	115 097	1 593 351
Januar bis September	Berg	936	13 675	16 458	19 400	12 883	62 416	667 780
	Tal	1 132	6 491	24 438	4 590	31 539	67 058	1 129 507
	Gesamt	2 068	20 166	40 896	23 990	44 422	129 474	1 797 287
Januar bis Oktober	Berg	1 046	15 029	18 272	21 818	14 233	69 352	737 309
	Tal	1 256	7 325	27 219	5 282	35 194	75 020	1 261 251
	Gesamt	2 302	22 354	45 491	27 100	49 427	144 372	1 998 560
Januar bis November	Berg	1 152	15 928	19 545	23 909	15 289	74 671	788 547
	Tal	1 377	7 963	28 745	5 775	37 524	80 007	1 345 446
	Gesamt	2 529	23 891	48 290	29 684	52 813	154 678	2 133 993
Januar bis Dezember	Berg	1 237	17 222	20 370	25 228	16 321	79 141	832 221
	Tal	1 483	8 579	30 944	6 176	40 296	85 995	1 449 731
	Gesamt	2 720	25 801	51 314	31 404	56 617	165 136	2 281 952

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

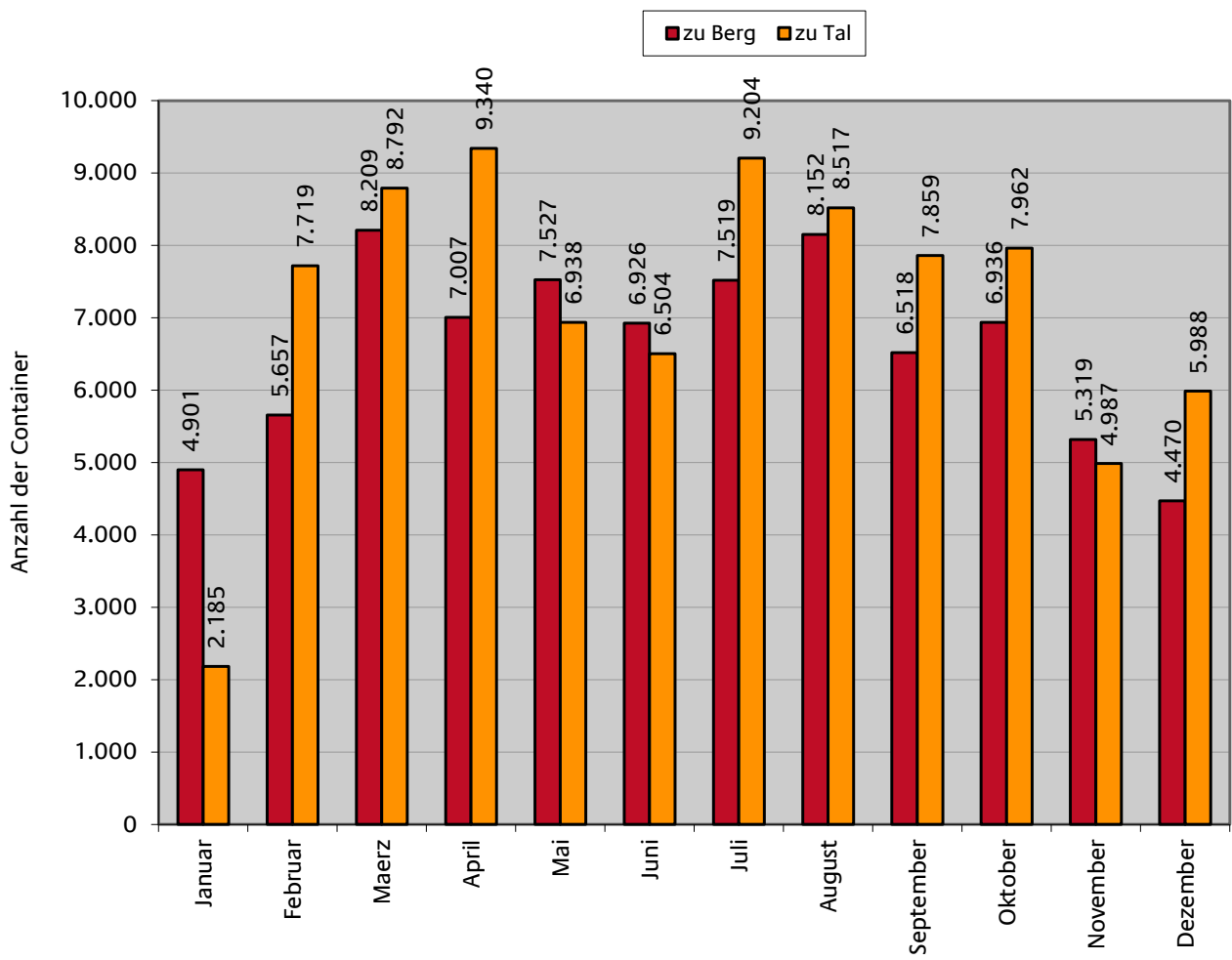
Containerverkehr 2011 – Vergleich zum Vorjahr

	Bergverkehr			Talverkehr		
	Fahrzeuge	Container	Ladung in t	Fahrzeuge	Container	Ladung in t
Januar	75	4901	58 176	37	2 185	35 080
Februar	78	5 657	59 701	122	7 719	134 095
März	121	8 209	81 224	151	8 792	153 080
April	107	7 007	73 245	168	9 340	149 657
Mai	120	7 527	76 613	150	6 938	115 698
Juni	100	6 926	78 562	120	6 504	112 015
Juli	110	7 519	76 965	135	9 204	153 327
August	122	8 152	93 193	130	8 517	142 720
September	103	6 518	70 101	119	7 859	133 835
Oktober	110	6 936	69 529	124	7 962	131 744
November	106	5 319	51 238	121	4 987	84 195
Dezember	85	4 470	43 674	106	5 988	104 285
Gesamt	1 237	79 141	832 221	1 483	85 995	1 315 865

	Gesamtverkehr								
	Fahrzeuge			Container			Ladung		
	2011	2010	Veränderungen in %	2011	2010	Veränderungen in %	2011	2010	Veränderungen in %
Januar	112	196	-42,9%	7 086	12 812	-44,7%	93 256	178 668	-47,8%
Februar	200	210	-4,8%	13 376	14 788	-9,5%	193 796	265 099	-26,9%
März	272	226	20,4%	17 001	15 758	7,9%	234 304	221 981	5,6%
April	275	240	14,6%	16 347	15 188	7,6%	222 902	205 890	8,3%
Mai	270	261	3,4%	14 465	16 493	-12,3%	192 311	233 048	-17,5%
Juni	220	270	-18,5%	13 430	17 535	-23,4%	190 577	241 363	-21,0%
Juli	245	273	-10,3%	16 723	14 099	18,6%	230 292	248 308	-7,3%
August	252	261	-3,4%	16 669	16 956	-1,7%	235 913	230 430	2,4%
September	222	239	-7,1%	14 377	15 828	-9,2%	203 936	208 829	-2,3%
Oktober	234	278	-15,8%	14 898	17 813	-16,4%	201 273	248 223	-18,9%
November	227	252	-9,9%	10 306	15 759	-34,6%	135 433	214 829	-37,0%
Dezember	191	219	-12,8%	10 458	14 272	-26,7%	147 959	207 495	-28,7%
Gesamt	2 720	2 925	-7,0%	165 136	187 301	-11,8%	2 281 952	2 704 163	-15,6%

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

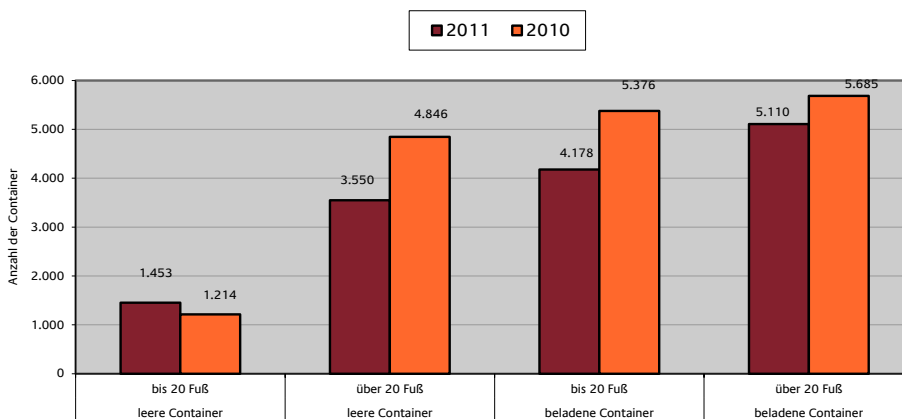
Containerverkehr 2011 – Vergleich zum Vorjahr



Neckar (Schleuse Feudenheim)

Containerverkehr 2011 – Vergleich zum Vorjahr

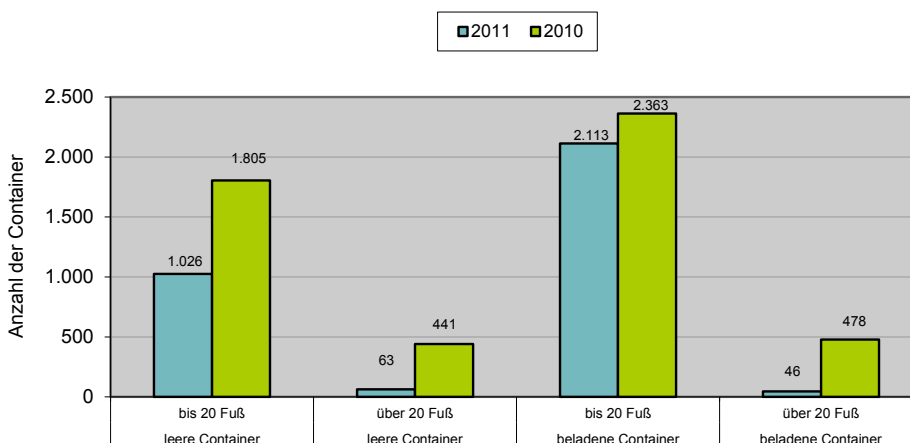
	leere Container		beladene Container		Gesamt
	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	
2011	1 453	3 550	4 178	5 110	14 291
2010	1 214	4 846	5 376	5 685	17 121



Mosel (Schleuse Koblenz)

Containerverkehr 2011 – Vergleich zum Vorjahr

	leere Container		beladene Container		Gesamt
	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	
2011	1 026	63	2 113	46	3 248
2010	1 805	441	2 363	478	5 087



Anlage 5

Schiffsunfallstatistik

Schiffsunfälle 2011 – Vergleich zum Vorjahr	74
Schiffsunfälle 2011 nach Unfallarten gruppiert	76

WSD Südwest

Schiffsunfälle 2011 – 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	2011	2010	2011	2010	2011		
																								2010	2011
		außerhalb von *)	innerhalb von Schleusen	Grund	Ufer, Bauwerk																				
Rhein																									
Freiburg	13	25	1	1	1	0	4	15	3	1	1	0	2	5	0	0	1	3	0	0	2	1	3	2	
Mannheim	51	63	9	2	0	5	18	33	0	0	19	8	5	11	0	0	4	0	0	0	5	5	28	23	
Bingen	95	123	10	13	9	9	45	60	0	0	23	25	6	9	0	0	1	6	1	1	6	2	49	27	
Gesamt	159	211	20	16	10	14	67	108	3	1	43	33	13	25	0	0	2	13	1	1	13	8	80	52	
Neckar																									
Mannheim	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Heidelberg	27	22	3	2	3	0	7	5	10	7	0	3	2	2	0	0	2	3	0	0	4	1	3	6	
Stuttgart	9	10	0	0	0	1	1	0	5	7	1	0	1	0	0	0	1	2	0	0	1	0	2	8	
Gesamt	36	34	3	3	3	1	8	5	15	15	1	3	3	2	0	0	3	5	0	0	5	1	6	14	
Mosel																									
Koblenz	21	30	11	12	1	2	4	3	2	6	3	2	0	2	0	0	0	2	0	1	2	2	19	6	
Trier	14	20	2	4	0	0	1	4	3	4	5	2	2	6	0	0	1	0	0	0	0	3	7	12	
Gesamt	35	50	13	16	1	2	5	7	5	10	8	4	2	8	0	0	1	2	0	1	2	5	26	18	
Lahn																									
Bingen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Koblenz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Gesamt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1
Saar																									
Saarbrücken	5	7	0	1	0	0	2	2	1	1	1	0	1	0	0	0	1	2	1	0	0	0	1	2	1
WSD SW																									
Gesamt	235	302	36	36	14	17	82	122	24	27	52	41	18	35	0	1	8	21	1	2	20	15	117	86	

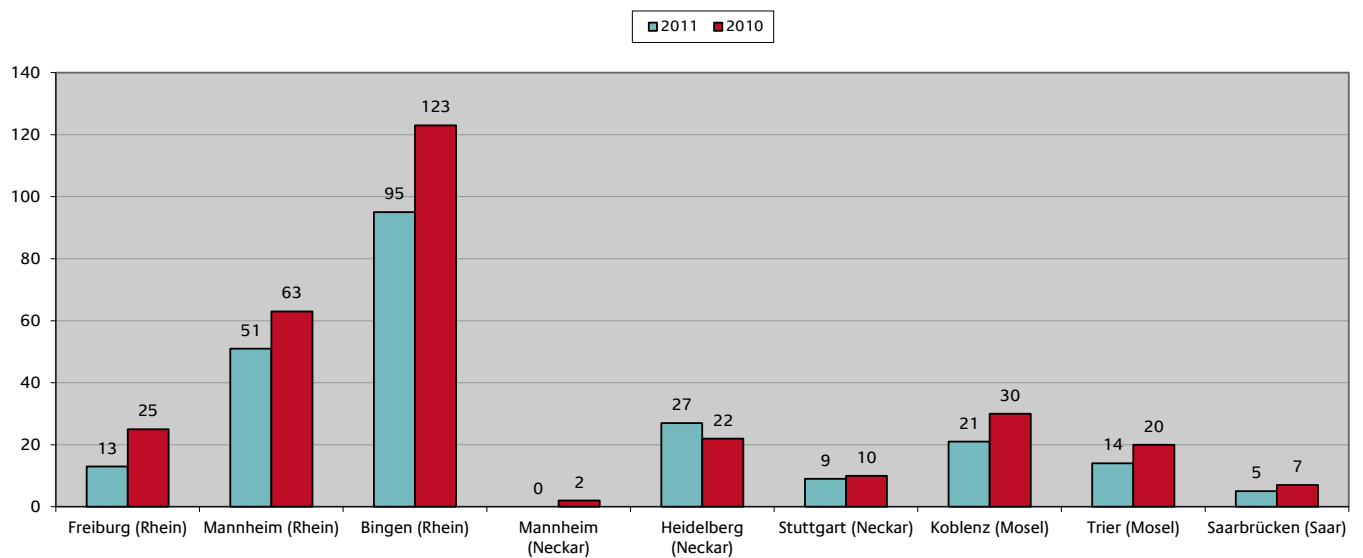
*) darunter Zusammenstöße mit Schiffsfahrtszeichen

Unfälle I+II: 235 + 20 = 255 Unfälle insgesamt (zuzügl. 117 Sportbootunfälle)

WSD Südwest

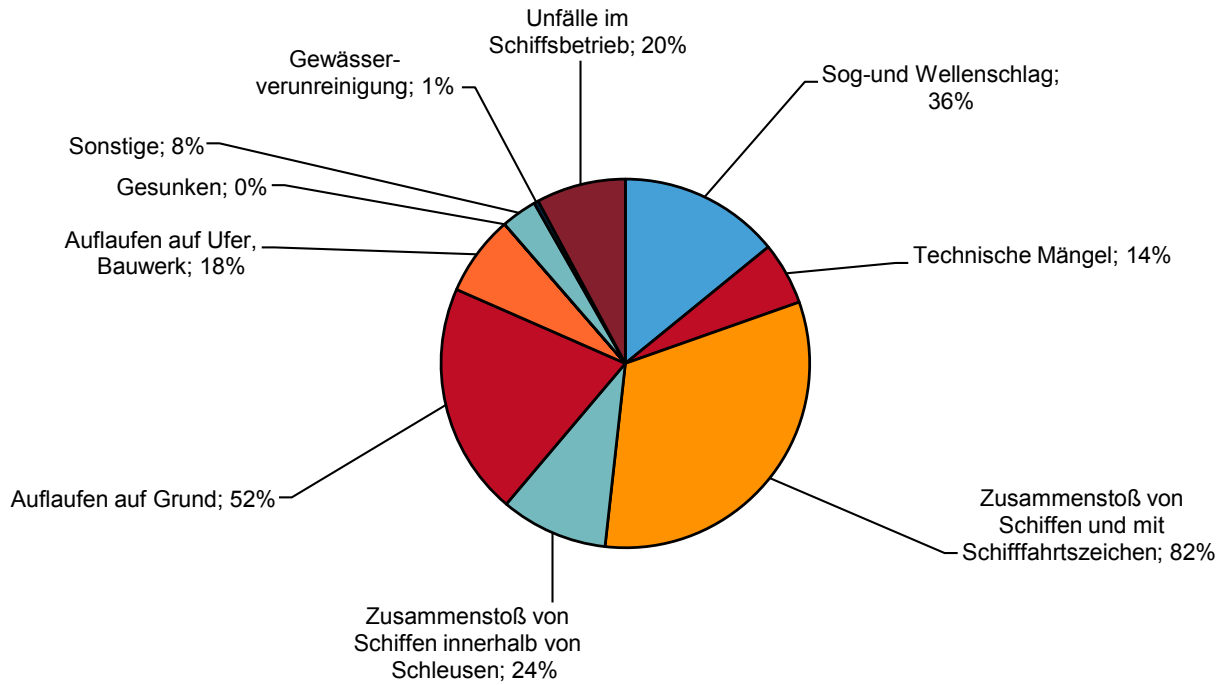
Schiffsunfälle 2011 – Vergleich zum Vorjahr

nach Meldungen der Wasserschutzpolizeien

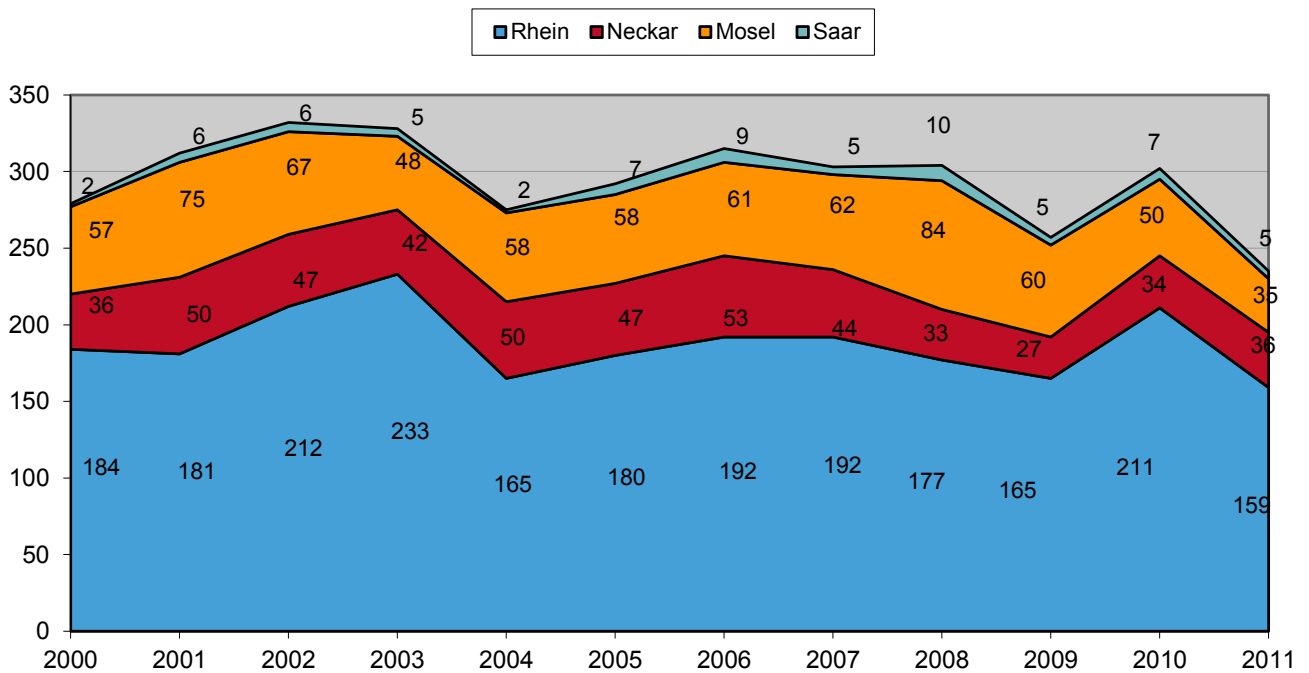


WSD Südwest

Schiffsunfälle 2011 nach Unfallarten gruppiert



Entwicklung der Schiffsunfälle



Anlage 6

Schiffahrtssperrungen

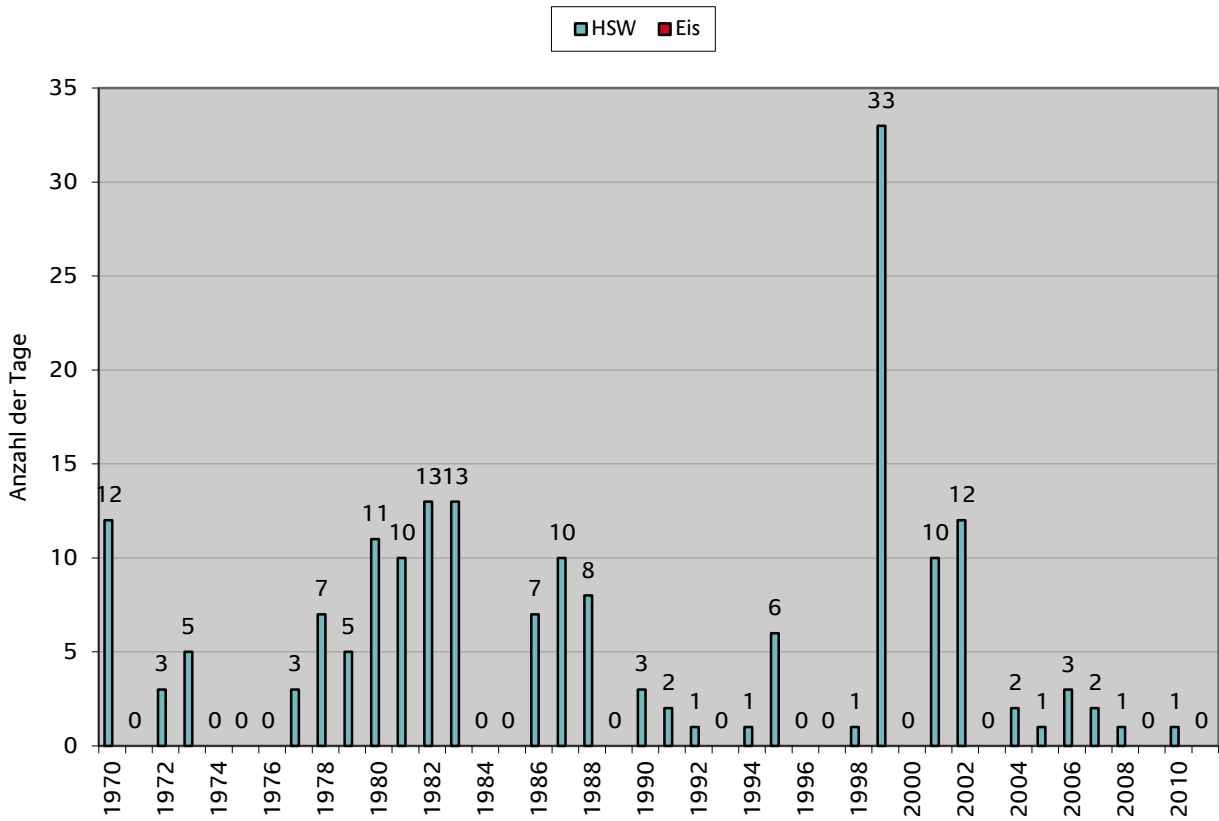
Sperrungen der Schiffahrt wegen Hochwasser und Eis	78
Oberrhein	79
Mittelrhein	79
Neckar	80
Mosel	80
Saar	81

WSD Südwest

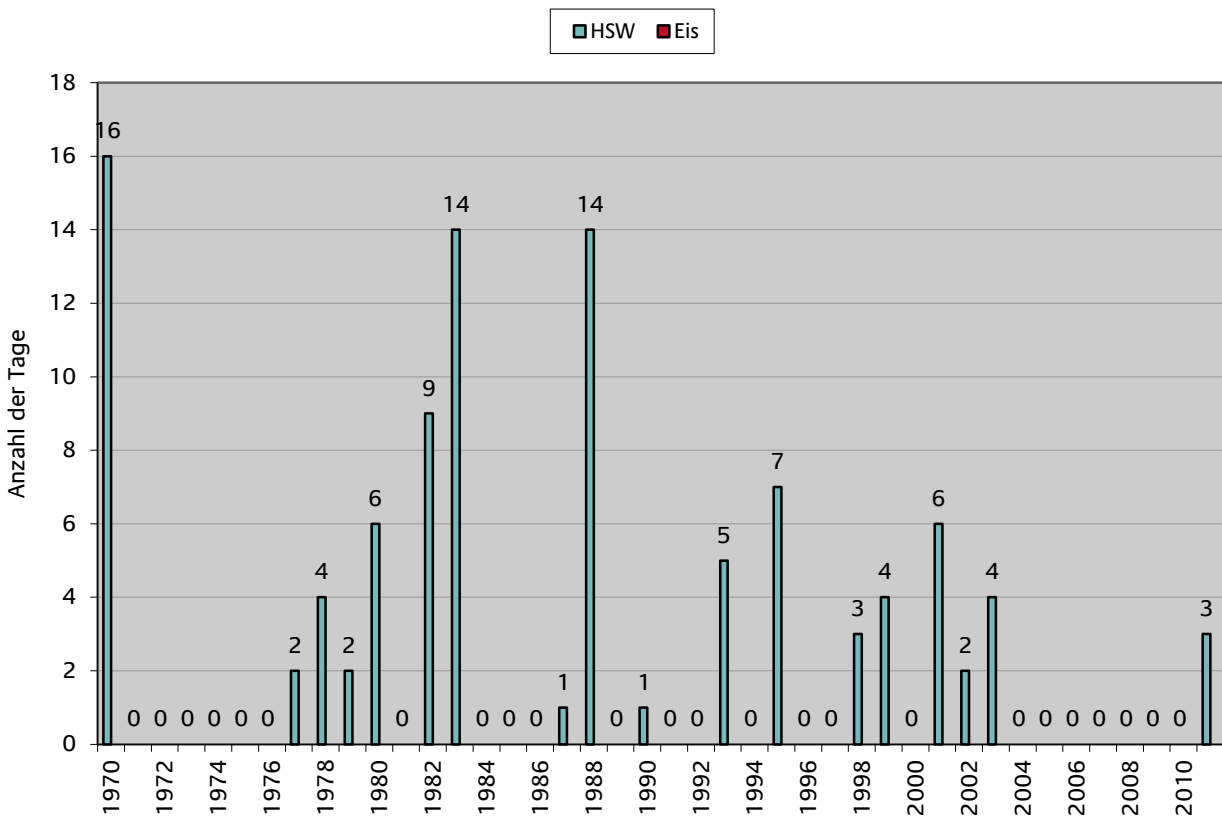
Sperrungen der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis

Jahr	Oberrhein		Mittelrhein		Neckar		Mosel		Saar	
	HSW	Eis	HSW	Eis	HSW	Eis	HSW	Eis	HSW	Eis
1970	12		16				21		42	32
1971	0		0		10	10	0	12	0	22
1972	3		0		4		3		5	
1973	5		0		4		0		0	10
1974	0		0		18		2		12	
1975	0		0		7		0		3	
1976	0		0		2		0		0	
1977	3		2		23		11		12	
1978	7		4		27		8		19	2
1979	5		2		24		31	6	25	
1980	11		6		15		13		48	
1981	10		0		30		20		31	
1982	13		9		23		22		23	
1983	13		14		27		16		17	
1984	0		0		12		12		27	
1985	0		0		7	16	0	23	1	
1986	7		0		17		14	13	22	
1987	10		1		22		5	21	15	
1988	8		14		39		28		8	
1989	0		0		4		4		0	
1990	3		1		15		12		6	
1991	2		0		7		13		11	
1992	1		0		6		1		0	
1993	0		5		15		17		14	
1994	1		0		15		15		12	
1995	6		7		22		19		17	
1996	0		0		3		2	1	3	
1997	0		0		3	2	6	22	3	21
1998	1		3		15		7		7	
1999	33		4		27		20		17	
2000	0		0		9		0		0	
2001	10		6		21		18		12	
2002	12		2		37		19	2	13	
2003	0		4		5		6		5	
2004	2		0		9		5		4	
2005	1		0		10		0		0	
2006	3		0		20		3		1	
2007	2		0		8		11		4	
2008	1		0		7		0		0	
2009	0		0		11	7	0	8	2	4
2010	1		0		13		8		11	
2011	0		3		12		12		7	

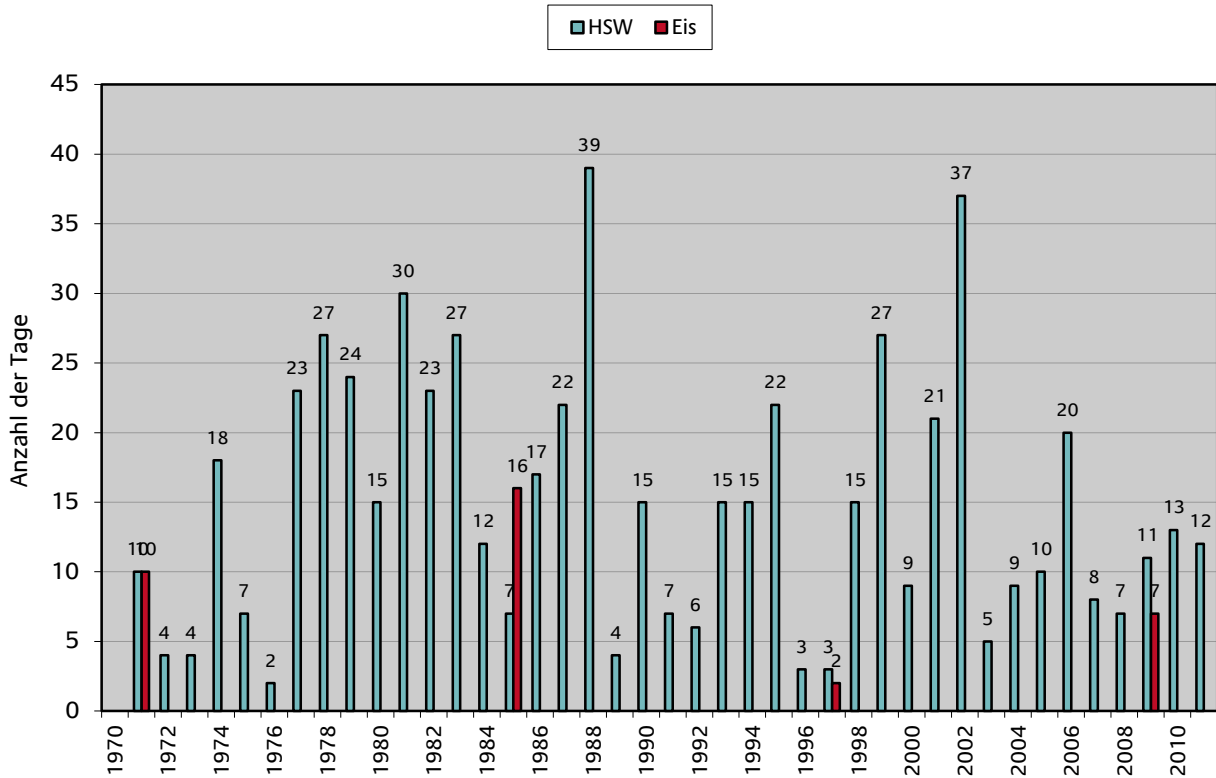
Oberrhein



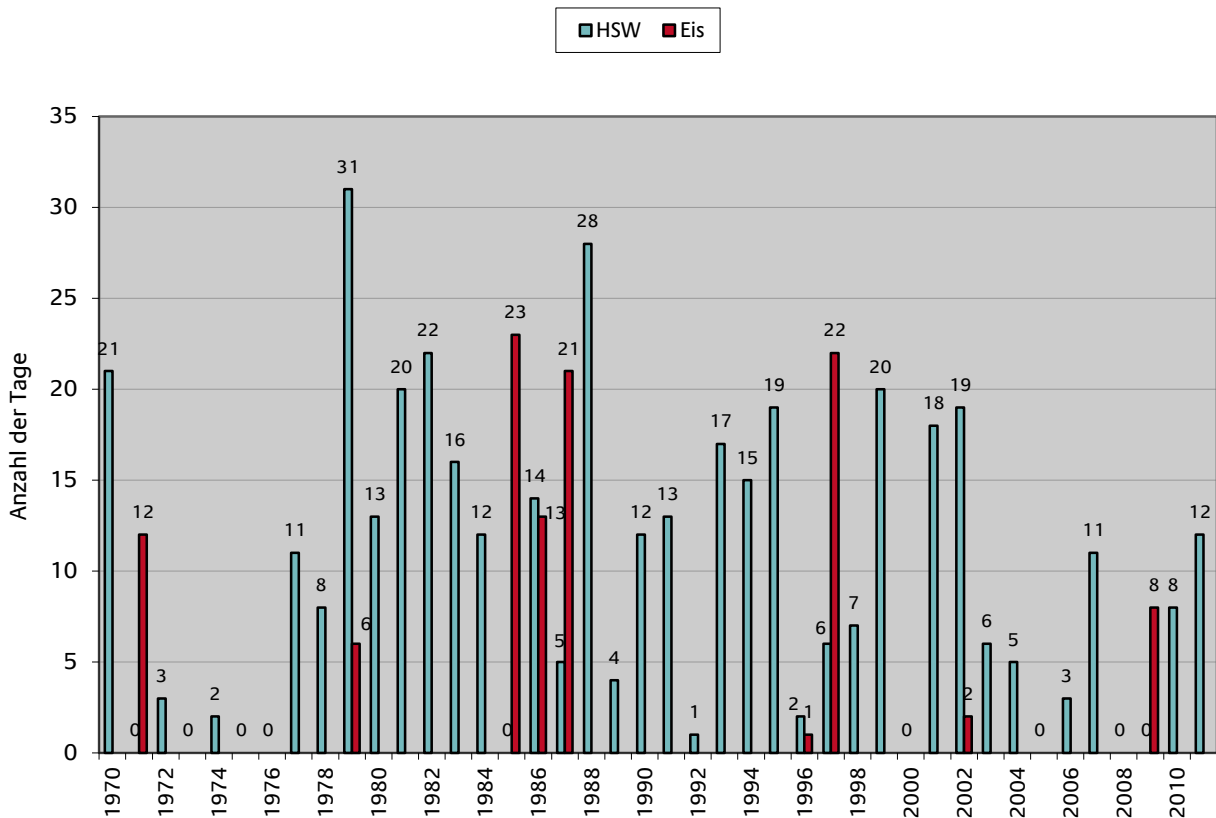
Mittelrhein



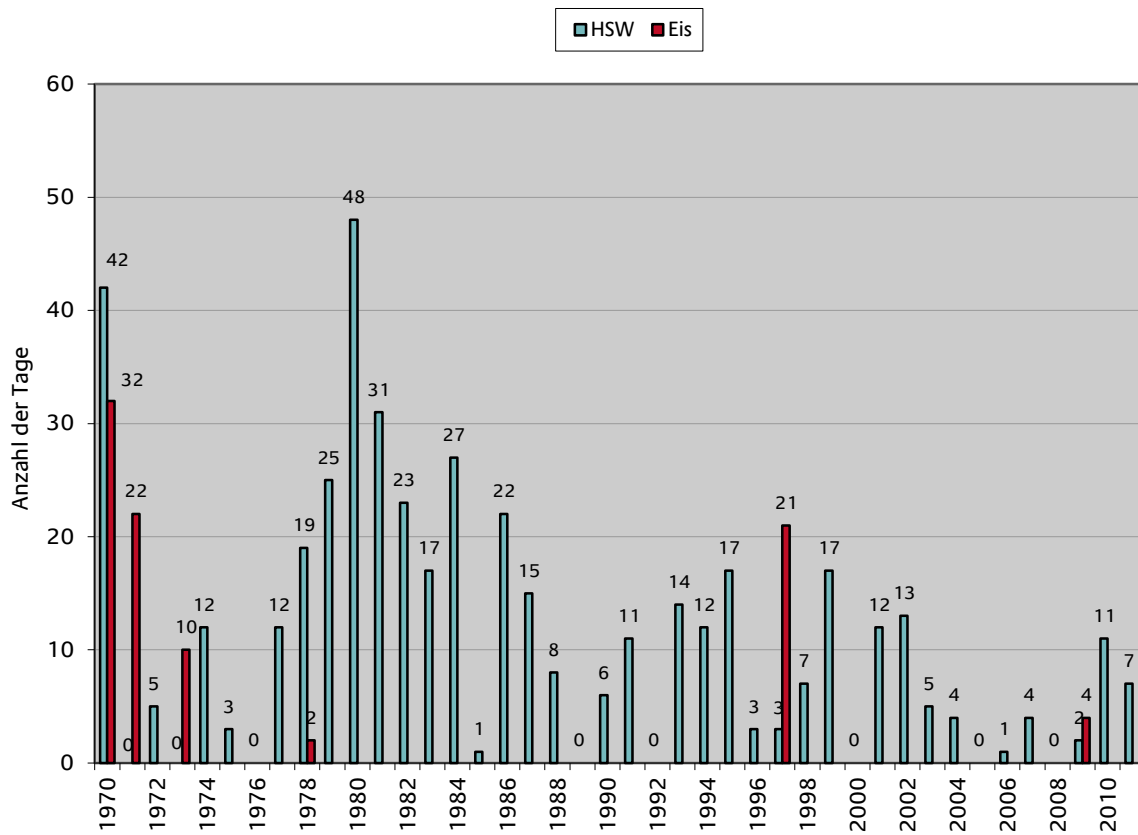
Neckar



Mosel



Saar



**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: 2011

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

