

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
– Außenstelle Südwest –

Brucknerstraße 2
55127 Mainz
Telefon 06131 979-0
Telefax 06131 979-115

Satz und Druck
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Rostock (BSH)

Informationen
www.wsv.de

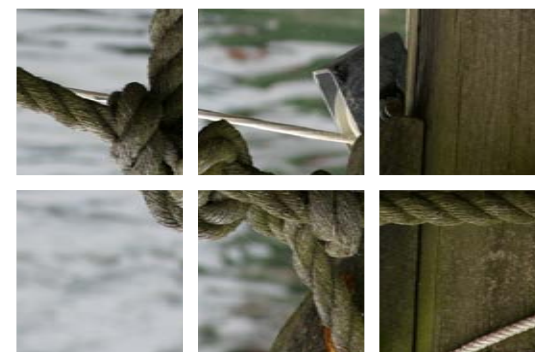
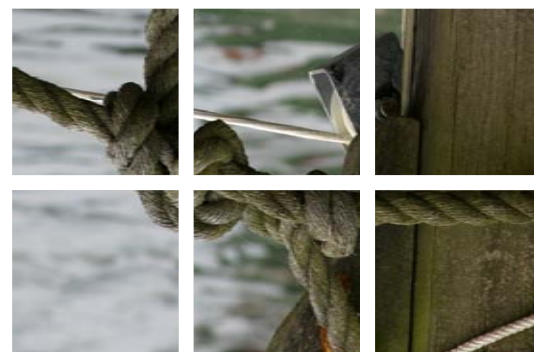
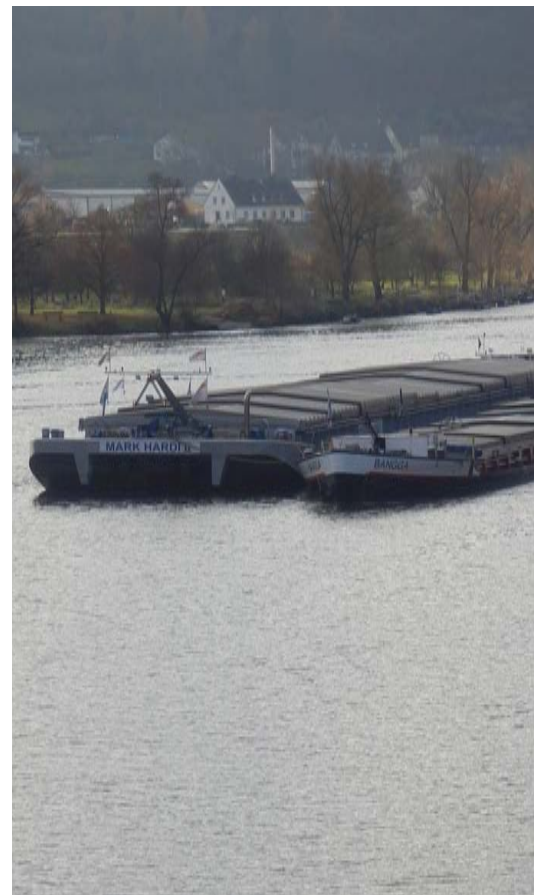
Stand: 2012

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

Wir machen Schifffahrt möglich.

Verkehrsbericht 2012

Rheinstrom-Gebiet (Ober- und Mittelrhein – Neckar – Mosel – Saar – Lahn)



Verkehrsbericht 2012

Herausgeber:
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
– Außenstelle Südwest –
Brucknerstraße 2
55127 Mainz

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	5
2	Verkehrsentwicklung	6
	Ober- und Mittelrhein	6
	Neckar	12
	Mosel	16
	Saar	19
	Lahn	21
	Entwicklung Güterverkehr	23
3	Verwaltungsaufgaben	24
3.1	Wirtschaftsfragen der Schifffahrt	24
	Verkehrsrechtliche Erlaubnisse	24
	„Negativbescheinigungen“ (Großraum- und Schwerverkehr)	24
	Anträge gemäß Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)	24
	Uk-Stellung von Wehrpflichtigen in der Binnenschifffahrt	24
	Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung (BinSchZV)	25
	Ufer- und Hafengeld	25
	Beihilfen für Schifferkinderheime (SKH)	25
	Binnenflotte (Neubauten/Umbauten/WSV-Fahrzeuge 2012)	25
3.2	Ordnung des Schiffsverkehr	26
	Verkehrsregelungen, Patente, Ordnungswidrigkeiten, Sonstiges	26
3.3	Schiffahrtsabgaben	28
Anlage 1	Frachtschiffsverkehr	37
Anlage 2	Güterverkehr	47
Anlage 3	Güterumschlag in ausgewählten Häfen	65
Anlage 4	Containerverkehr	71
Anlage 5	Schiffsunfallstatistik	77
Anlage 6	Schiffahrtssperrungen	83

1 Allgemeines

Noch vor Erscheinen des Verkehrsberichts 2012 wurde die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes neu organisiert.

Am 1. Mai 2013 entstand in Bonn die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS). Die bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen wurden zu Außenstellen der Generaldirektion.

Als Herausgeber fungiert die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Südwest – (GDWS – Ast. Südwest) in Mainz.

Dessen ungeachtet berücksichtigt der Verkehrsbericht 2012 die im Berichtsjahr noch bestehende Verwaltungsorganisation und nennt an verschiedenen Stellen die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest (WSD Südwest).

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.

Das in diesem Heft abgebildete Zahlenmaterial, die Informationen und Statistiken betreffen den Südwestbereich mit den zugehörigen 8 Wasser- und Schifffahrtsämtern Freiburg, Mannheim, Bingen, Heidelberg, Stuttgart, Koblenz, Trier und Saarbrücken nebst dem Amt für Neckarausbau Heidelberg; zuständig für den Ober- und Mittelrhein sowie deren Nebenflüsse Neckar, Mosel, Saar und Lahn.

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 Schleusensperrungen, besondere Ereignisse). Anschließend wird die Entwicklung des Schiffs- und Güterverkehrs dargestellt.

Die Wasserstraßen 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 sehr gute Ablademöglichkeiten im Januar, Mai bis Juli und Oktober bis Dezember. Zwei kleinere Niedrigwasserperioden im Februar/März und im August konnten das gute Gesamtergebnis deshalb nur leicht negativ beeinflussen.

Der Wasserstand des Jahres 2012 lag am Pegel Maxau im Mittel 43 cm und am Pegel Kaub 29 cm jeweils über dem Mittelwasser 2003/2012.

Von Niedrigwasser geprägt zeigten sich an beiden Pegeln die Monate Februar, März und August. Die Monate April und September erreichten zumindest am Pegel Maxau noch beachtliche Mittelwerte.

Größere Wasserstandsschwankungen traten an den Pegeln in Maxau und Kaub im Januar, Oktober und Dezember auf.

Die niedrigsten Schwankungen lagen im März, Mai und August.

Der Gleichwertige Wasserstand 2002 (GIW) wurde 2012 in Maxau und in Kaub (im Gegensatz zu 2011) weder erreicht noch unterschritten.

Pegel	Maxau			Kaub		
Hochwassermarke II	750			640		
Hochwassermarke I	620			460		
Mittelwasser 2003/2012	490			207		
GIW 2002	360			80		
Amtlicher Pegelstand 5:00 Uhr in cm (Vorjahr)						
Höchster Stand	24. Dezember	775	(721)	30. Dezember	582	(688)
Niedrigster Stand	23. Februar	406	(326)	22. August	116	(47)
Jahresmittel		533	(446)		236	(173)
Hochwassermarken erreicht oder überschritten						
Marke II	an 3 Tagen		(0)	an 0 Tagen		(3)
Marke I	an 62 Tagen		(9)	an 21 Tagen		(12)
GIW 2002 erreicht oder unterschritten						
	an 0 Tagen		(33)	an 0 Tagen		(34)

Tabelle 1: Pegeldata der Pegel Maxau und Kaub 2012

Monat	Pegel Maxau			Pegel Kaub		
	cm	Tage über Mittelwasser		cm	Tage über Mittelwasser	
		2011	2012		2011	2012
Januar	599	18	29	380	31	31
Februar	440	0	3	182	4	5
März	442	0	0	164	0	0
April	487	0	14	181	0	2
Mai	545	0	31	220	0	24
Juni	621	4	30	282	0	27
Juli	548	22	23	240	15	20
August	454	16	0	141	2	0
September	512	1	22	184	0	5
Oktober	558	7	25	227	4	12
November	552	0	25	242	0	19
Dezember	634	21	31	390	22	31
Jahresmittel/Summe	533	89	233	236	78	176

Tabelle 2: Monatsmittel der Wasserstände 2012

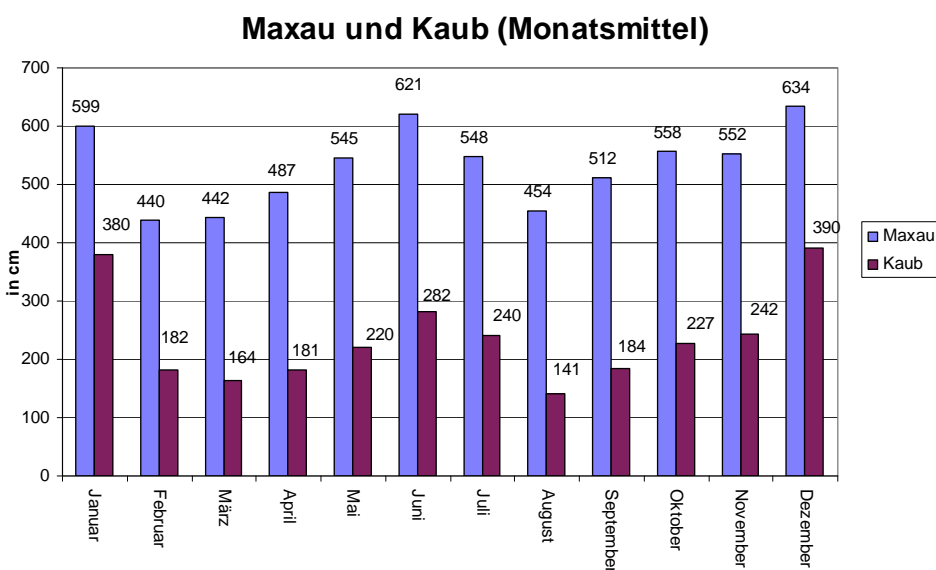


Abb. 1: Verlauf der Wasserstände (Monatsmittel) in 2012

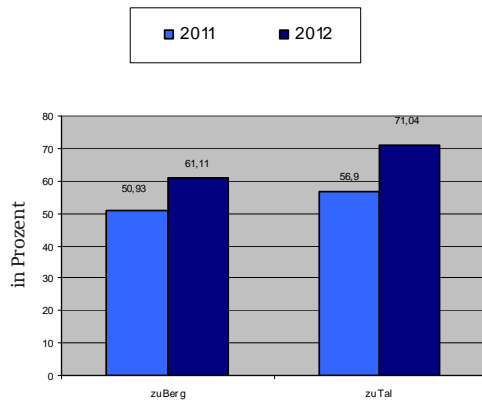


Abb. 2: Mittlere Auslastung der beladenen Gütermotorschiffe an der Schleuse Iffezheim

Die Wasserführung von Ober- und Mittlrhein lag 2012 im Vergleich mit den Daten ab 2000 auf dem dritten Platz (Oberrhein) bzw. dem fünften Platz (Mittlrhein). Die beste Wasserführung hatten weiterhin die Jahre 2001 und 2002, während am Ende der Skala die Jahre 2003 und 2011 folgen.

Störungen im Betriebsablauf

In 2012 wurde die Hochwassermark II am Oberrhein (Pegel Maxau) an 3 Tagen überschritten. Seit dem Jahr 2000 ruhte der Schiffsverkehr diesbezüglich an gesamt 35 Tagen.

Im Vergleich dazu: Allein im Jahr 1999 war die Schifffahrt hier an 33 Tagen gesperrt!

Mittlrhein 2012 (Pegel Kaub): 0 Tage.

Ab 2000: 15 Hochwassertage.

Die „Eiszeit“ im Februar betraf nur die Altrheine.

Lampertheimer Altrhein: 9. bis 16. Februar.

Stockstadt – Erfelder Altrhein: 7. bis 17. Februar.

Größere Schleusenrevisionen fanden an der Schleuse Iffezheim nicht statt. Von Reparaturarbeiten über 2 Std. war die rechte Kammer insgesamt an 6 Tagen 19 Stunden (verteilt auf 17 Tage) und die linke Kammer an 6 Tagen 8 Stunden (verteilt auf 18 Tage) betroffen.

Veranstaltungen

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

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

Baggerarbeiten

Im Bereich WSA Mannheim wurden von März bis April 18 780 m³ (km 424,20 bis km 425,40) und von März bis Juni 17 610 m³ (km 386,30 bis km 387,10) (insgesamt: 36 390 m³) sowie von Juli bis Oktober 22 390 m³ (km 386,30 bis km 387,10) gebaggert.

Sperrungen der Schifffahrt

- Brand am 14. Mai in Maschinenraum und Wohnung eines TMS. Während der Löscharbeiten war die Schifffahrt 1 Stunde zwischen km 625 und km 630 gesperrt.
- Beim Umfahren des Jungfrauengrundes verfiel ein mit 1 300 t Schwefelsäure beladenes TMS auf der Talfahrt am 5. Juli zum rechten Ufer und kam bei km 551,200 außerhalb der Fahrrinne, Kopf zu Tal, fest. Keine Leckage, kein Ladungsaustritt, kein Fremdverschulden. Sperre während der Bergungsarbeiten: 10,5 Std.
- Ein beladenes TMS zu Tal hatte am 16. Juli oberhalb der Fähre Seltz/Plittersdorf eine Festfahung. 3 Turnversuche verursachten eine Sperre von ca. 6 Std. (einschl. Schleuse Iffezheim).

- Ein Verband fuhr sich am 8. August bei km 494,400 (Ortslage MZ – Weisenau) fest und verfiel quer zur Fahrrinne. Nach erfolglosen Turnversuchen und anschließender Leichterung war die Schifffahrt 4 Std. 10 Min. gesperrt.
- Am 18. September rollte bei km 604,3 am linken Ufer ein LKW in den Rhein. Die Bergung führte zu einer Sperre der Bergfahrt von 17:30 Uhr (Talfahrt erst ab 19:00 Uhr) bis 20:05 Uhr.
- Havarie eines beladenen TMS zu Tal in der Ortslage Nackenheim am 1. Oktober. Die Sperre zum Leichten des Gefahrgutes dauerte 5 Stunden.
- Am 19. Oktober stieß ein GMS zu Tal kurz nach Mitternacht mit einer Buhne bei km 377,900 rechtes Ufer zusammen, drehte sich um die eigene Achse und kam mit dem Heck auf einer weiteren Buhne Bug zu Berg fest. Beim 2. Turnversuch kam das Schiff frei. Von der 1,5 stündigen Sperre waren 9 Bergfahrer und 13 Talfahrer betroffen. Der Schaden dürfte im 6-stelligen Bereich liegen.
- Maschinenausfall mit anschließendem Brand im Maschinenraum eines TMS am 20. Dezember bei km 553,4; 2 Stunden Sperre insbes. der Bergfahrt während der Lösch- und Bergungsarbeiten.
- Getriebeschaden eines TMS am 26. Dezember bei km 531,4. Das Fahrzeug trieb mit grasenden Ankern zu Tal und kam bei km 532,2 am rechten Ufer zum Liegen. Die Sperre während der Bergungsmaßnahme dauerte 1 Stunde.

Besondere Ereignisse

- Am 9. März weihten der baden-württembergische Innenminister Gall und der französische Minister für territoriale Verwaltungsorganisation und Präsident des elsässischen Regionalrates Richert in einer Feierstunde die erste gemeinsame deutsch-französische Wasserschutzpolizeistation in Kehl ein. Der offiziellen Eröffnung ging ab dem 2. Mai 2011 ein Probebetrieb voraus, der Ende Januar 2012 erfolgreich abgeschlossen wurde. Die Einrichtung der Station ist auch Gegenstand der deutsch-französischen „Agenda 2020“. Zu den Aufgaben zählen gemeinsame Bootstreifen, Streifen an Land, die Überwachung und Kon-

trolle der Schifffahrt, die Verfolgung schifffahrtsrechtlicher Verstöße, die Bearbeitung von Schiffsunfällen sowie Tauch- und Sucheinsätze mit Hilfe von Sonartechnik. Insgesamt arbeiten 21 französische und 24 deutsche Beschäftigte an drei Standorten. Die Stationen in Straßburg und Breisach werden dadurch eingespart.

- „Kooperation, aber kein Personalabbau“
Die Polizeien von Rheinland-Pfalz, Hessen, Baden-Württemberg und dem Saarland wollen in Zukunft enger zusammenarbeiten. Die 4 Innenminister unterzeichneten Ende März im Biebricher Schloss eine entsprechende Vereinbarung. Davon betroffen ist auch die jeweilige Wasserschutzpolizei. Es handelt sich aber zunächst um eine „Absichtserklärung mit Prüfaufträgen“.
- Das Projekt „Das blaue Wunder – Rhein 2012“ startete Anfang Mai in 2 345 m Höhe an der Quelle des Rheins und sollte über 1 230 km bis zur Mündung in die Nordsee führen. Hauptsponsor der Aktion war „Schweiz Tourismus“. Der „Wasserbotschafter“ Ernst Bromeis wollte schwimmend darauf aufmerksam machen, dass Wasser eine endliche Ressource und nicht unbeschränkt verfügbar ist. Nach 13 Tagen und ca. 400 km musste die Aktion aus gesundheitlichen Gründen abgebrochen werden.
- Der Bund bewilligte Ende Juni rund 19,6 Mio. € (Gesamtkosten: 22 Mio. €) für den Ausbau des Containerterminals in Mannheim. Die Bauarbeiten auf der 20 000 m² großen Erweiterungsfläche sollen 2014 beginnen und 2016 abgeschlossen sein.
- Im Mannheimer Mühlauhafen kam es am 4. Juli zu einem tödlichen Unfall. Ein Verband kollidierte im Hafenbecken mit einem Ruderboot. Während sich ein Ruderer schwimmend an Land rettete, ging die zweite Person unter. Polizeitaucher fanden die Leiche des 14-jährigen Schülers am Schiffsrumpf.
- Die Altriper Rheinfähre, erstmals 1262 urkundlich erwähnt, feierte im August ihr 750-jähriges Jubiläum. Zum Geburtstag erhielt die jetzige Fähre, die auf einer Werft in Germersheim gebaut und am 9. Januar 1992 ihren Fährdienst aufnahm, für rund 1,1 Mio. € mehrere Modernisierungsgeschenke (neue

Aggregate, neue Dieselmotoren, neue Heizung, schiffbauliche Verlängerung um 7 m).

- Ein Chemieunfall in einer Fabrik in Oestrich löste am 13. August Giftgasalarm aus. Vorsorglich wurde die Schifffahrt zwischen km 508,0 und km 518,0 von 19:45 Uhr bis 22:30 Uhr sowie am 14. August von 3:45 Uhr bis 4:15 Uhr gesperrt und die Bevölkerung aufgefordert, Fenster und Türen geschlossen zu halten.
- Die feierliche Eröffnung der Erweiterung im Rheinhafen Bendorf fand am 24. August mit 250 Gästen statt, darunter Innenminister Lewentz. Die Investitionen von rund 6,5 Mio. € führten zur Modernisierung von Hafenummauer, Lagerflächen, Befestigungsmöglichkeiten für Schiffe, Stahlspundwand und neuen Dalben.
- Hochwasser und Schiffsverkehr beanspruchen die Ufer des Rheins in erheblichem Maß. Daher wurde eine 1 km lange Teststrecke bei Lampertheim für ökologisch wertvollere Alternativen ausgewählt, um künftig rein technische Lösungen der Ufersicherung zu ersetzen. Bei der einen km langen Pilotstrecke wird die Uferböschung in 9 verschiedenen Versuchsfeldern so umgestaltet, dass der bislang technische Uferschutz (Wasserbausteine) durch pflanzliche Elemente allein oder in Kombination mit technischen Elementen ersetzt wird. Dies geschieht zu Schutz, Erhalt und Entwicklung von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere. Über einen Zeitraum von 5 Jahren werden in einem umfassenden Monitoring die hydraulische Belastbarkeit und die ökologische Wirksamkeit sowie die Entwicklung von Vegetation und Fauna regelmäßig vom WSA Mannheim (Träger des Projektes) und der BfG und der BAW untersucht und bewertet (PM vom 20. September 2012).
- Die 9 Oberrheinhäfen Straßburg, Kehl, Colmar, Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe und „Rhein-Ports“ Basel – Mulhouse – Weil haben sich entschlossen, ihre Kräfte zu bündeln und zusammenzuarbeiten, um gemeinsam ihre Leistungsfähigkeit zu steigern. Die EU-Kommission hat die Initiative der 9 Häfen für das TEN – T – Programm positiv aufgenommen. Das Projekt, das vom Straßburger Hafen

koordiniert wird, hat offiziell im September begonnen und wird am 31. Dezember 2014 abgeschlossen sein. Ziel ist es, in einem ersten Schritt sehr genau die Stärken und Schwächen der beteiligten Häfen herauszuarbeiten, um anschließend in gemeinsamer Abstimmung die Möglichkeiten für Kooperation und die dafür notwendigen Investitionen zu bestimmen.

- Seit August war die neue Containerbrücke im Koblenzer Hafen bereits in Betrieb, die offizielle Einweihung fand jedoch am 20. September in Anwesenheit von 130 Gästen statt. Der Hafenbetreiber, die Stadtwerke Koblenz GmbH, investierte rund 3,5 Mio. € in die neue Anlage. Dazu einige Daten: Gesamtgewicht 500 t, maximale Tragfähigkeit 54 t, Spannweite zwischen den Kranbeinen 71 m, Hubhöhe 17 m und Auskragung über Wasser 37 m.
- Nach rund 50 Jahren im „Exil“ kehrte am 5. Oktober ein historischer Vermarkungsstein an seinen ursprünglichen Standort zurück. Der sogenannte Myriameterstein (Myriade = 10 km) verlor infolge Autobahnbaus seinen Stammplatz bei Rheinweiler. Eine Initiative von RP und WSA Freiburg macht dieses historische Kleinod nun wieder der Öffentlichkeit in unmittelbarer Rheinnähe zugänglich, um an die geschichtliche Bedeutung der Rheinkorrektur im 19. Jahrhundert für das ehemalige Großherzogtum Baden zu erinnern. Von den vor knapp 150 Jahren errichteten Myriametersteinen zwischen Basel und der Rheinmündung sind heute nur noch wenige erhalten geblieben.
- Am 16. Oktober kenterte in Höhe Rettbergsaue (km 502/504) abends ein Kanufahrer. Nach umfangreicher Suche mit Booten und einem Hubschrauber konnte der 66-jährige geborgen werden. Der stark unterkühlte Mann verstarb kurz danach in einem Mainzer Krankenhaus.

Ruhezeiten Schleusenbetrieb

- Der Schleusenbetrieb oberhalb von Straßburg war über Weihnachten sowie über Silvester/Neujahr am 24./25. Dezember sowie am 31. Dezember 2012/ 1. Januar 2013 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 2012 insgesamt 29 211 Fahrzeuge erfasst, das sind 1 396 weniger als im Vorjahreszeitraum; davon waren 16 085 Güterschiffe und 7 909 Tankschiffe. Im Jahr 2011 wurden am Messpunkt Iffezheim 30 607 Fahrzeuge gezählt; davon waren 18 025 Güterschiffe und 8 139 Tankschiffe. Von den im Jahr 2012 erfassten 23 994 Frachtschiffen waren 16 024 (66,8%) beladen, gegenüber 18 038 (68,9%) im Vorjahreszeitraum.

Tabelle 4 zeigt eine Übersicht des Schiffsverkehrs an der Schleuse Iffezheim für das Jahr 2012.

	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Anzahl der beladenen Schiffe	8 298	7 726	16 024
Ladung in Tonnen	12 233 079	12 493 642	24 726 721
deutsche Flagge			
Trockenladung in Tonnen	861 096	3 549 690	4 410 786
Tankerladung in Tonnen	2 242 556	134 179	2 376 735
fremde Flagge			
Trockenladung in Tonnen	4 857 052	8 572 858	13 429 910
Tankerladung in Tonnen	4 272 375	236 915	4 509 290

Tabelle 3: Ladungsaufkommen an der Schleuse Iffezheim 2012

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	3 029	2 036	4 573	522	10 160
Tankmotorschiffe	3 588	132	248	3 456	7 424
Küsten-Gütermotorschiffe	0	0	0	0	0
Schub-Gütermotorschiffe	693	752	1 408	49	2 902
Schub-Tankmotorschiffe	50	22	23	49	144
Güterschubleichter	791	717	1 450	65	3 023
Tankschubleichter	147	22	24	148	341
Schubboote	0	114	0	115	229
Schleppboote	0	8	0	10	18
Fahrgasttagesschiffe	0	26	0	25	51
Fahrgastkabinenschiffe	0	798	0	805	1 603
sonstige Fahrzeuge	0	1 470	0	1 846	3 316
Zusammen	8 298	6 097	7 726	7 090	29 211
insgesamt beladen/leer		14 395		14 816	29 211
Vergleich zum Vorjahr		15 056		15 551	30 607
Veränderung in Prozent		-4,4%		-4,7%	-4,6%

Tabelle 4: Schiffsverkehr an der Schleuse Iffezheim 2012

Neckar

Störungen im Betriebsablauf

Die Schifffahrt war nach Überschreiten des HSW im Bereich des WSA Stuttgart an 13 Tagen eingestellt:

- örtlich am 6. Januar 2012 (6:00 bis 14:00 Uhr)
- örtlich vom 22. Januar 2012 (23:20 Uhr) bis 25. Januar 2012 (16:30 Uhr)
- örtlich vom 29. November 2012 (3:00 Uhr) bis 1. Dezember 2012 (15:00 Uhr)
- örtlich vom 15. Dezember 2012 (10:30 Uhr) bis 19. Dezember 2012 (15:00 Uhr)
- örtlich vom 28. Dezember 2012 (3:00 Uhr) bis 31. Dezember 2012 (6:00 Uhr)

Im Bereich des WSA Heidelberg wurde die Schifffahrt an 19 Tagen eingestellt:

- örtlich vom 5. Januar 2012 (21:25 Uhr) bis 7. Januar 2012 (11:30 Uhr)
- örtlich am 9. Januar 2012 (1:10 Uhr bis 8:30 Uhr)
- örtlich vom 20. Januar 2012 (10:00 Uhr) bis 25. Januar 2012 (7:30 Uhr)
- örtlich vom 29. November 2012 (12:00 Uhr) bis 30. November 2012 (11:50 Uhr)
- örtlich vom 15. Dezember 2012 (17:25 Uhr) bis 20. Dezember 2012 (10:00 Uhr)
- örtlich vom 22. Dezember 2012 (4:00 Uhr) bis 25. Dezember 2012 (11:45 Uhr)
- örtlich vom 28. Dezember 2012 (1:15 Uhr) bis 30. Dezember 2012 (15:00 Uhr)

Eisgang führte zu einer Schifffahrtssperre von:

- 9 Tagen im Bereich WSA Stuttgart:
7. Februar (18:00 Uhr) bis
16. Februar 2012 (17:00 Uhr)
- 7 Tagen im Bereich WSA Heidelberg:
10. Februar (6:00 Uhr) bis
17. Februar 2012 (6:00 Uhr).

55 Schiffe mussten ihre Fahrt einstellen.



Zum Medienereignis wurde am 12. Februar bei Eberbach ein Pinguin, der auf einer Eisscholle vorbeitrieb. Er war aber nur aus Stoff und die Scholle aus Styropor! Die Idee dazu kam von einem Fastnachter.

Sperrungen der Schifffahrt

- Zur Durchführung dringender Sanierungsarbeiten am Trinkwasserdüker bei km 84,050 wurde die Schifffahrt vom 26. (18:00 Uhr) bis 28. Mai (8:00 Uhr) zwischen km 83,00 und km 85,00 gesperrt.
- Am 5. Oktober kollidierte kurz nach Mitternacht ein beladenes GMS mit dem Baugerüst, das unter der Straßenbrücke bei km 50,280 (Ortst. Hirschhorn) angebracht war. Das Baugerüst erlitt starke Schäden. Beim GMS wurden Mast, Radar am Bug und Steuerhaus nebst Inneneinrichtung zerstört. Das Dach des Steuerhauses und das Beiboot landeten nach dem Aufprall im Neckar. Die Schadenshöhe dürfte insgesamt deutlich im sechsstelligen Bereich liegen. Die Schifffahrt war 5 Stunden und 20 Minuten gesperrt. Die Ladung des GMS bestand übrigens aus Schrott!
- Am 21. November stürzte gegen 10:30 Uhr der Sattelaufleger eines Betontransportfahrzeugs bei Mosbach (km 80,740) in den Neckar. Die Bergung erfolgte rasch; die Schifffahrt konnte bereits wieder um 19:15 Uhr freigegeben werden.

Besondere Ereignisse

- Zur „Langen Nacht der Museen“ kamen am 17. März rund 5 000 Besucher in den Stuttgarter Hafen. Unter dem Motto „Ahoi Stuttgart“ war die Hauptattraktion der Veranstaltung das Containerballett im Hafen – eine Komposition aus Bewegung, Licht und Ton, zu denen 2 Portalkräne, ein Reachstacker (Radfahrzeug zum Stapeln und Umschlagen von Ladeeinheiten) und jede Menge Container zu jeder halben und vollen Stunde ihren „Auftritt“ hatten. Begleitet wurde das tänzelnde Gerät von einer eigens erstellten Komposition aus alltäglichen Geräuschen des Hafens. Nächtliche Hafenrundfahrten mit Videoinszenierungen und szenische Lichtinstallationen rundeten die Veranstaltung ab.
- Ein Jungbiber war offenbar an der Schleuse Neckar gemünd auf Revierversuche. Hilfsbereite Wasserbauer wollten das Tier am 23. April wieder in den Neckar geleiten, aber der Biber erkannte die gute Absicht nicht und sprang vor Schreck in die leere Schleusenkammer. Den 6 m Sprung überstand das Tier dennoch gut, denn in Tornähe war noch etwas Wasser vorhanden. Drei Fachkräfte vom Heidelberger Zoo fingen den Biber ein und setzen ihn unterhalb der Schleuse in den Neckar, wo er das gegenüberliegende Ufer ansteuerte, abtauchte und verschwand.
- WSA Heidelberg und ANH präsentierten am Sonntag, dem 17. Juni, an der Schleuse Schwabenheim im Rahmen des Aktionstages „Lebendiger Neckar und AOK – Radsonntag“ einer breiten Öffentlichkeit ihre Aufgaben am Neckar.

- Über 250 Gäste aus Politik, Verwaltung, Schifffahrt und Industrie nahmen am 27. Juli an der Einweihungsfeier des neuen trimodalen Containerterminals in Heilbronn teil. Am Tag der offenen Tür, dem 28. Juli, konnte jedermann die neue Anlage besichtigen. Das Datum war gut gewählt, denn exakt vor 77 Jahren wurde der Heilbronner Kanalhafen zeitgleich mit der Eröffnung der Großschiffahrtsstraße Neckar bis Heilbronn eingeweiht. Die Investition beträgt 17 Mio. €, davon zahlte der Bund 11 Mio. €. Die Bauzeit für das trimodale Terminal (Umschlag zwischen den Verkehrswegen Straße, Schiene und Wasser) betrug 1,5 Jahre. Auf einer 22 000 m² großen Fläche wurde eine 150 m lange Kaianlage bebaut, 600 m Gleise verlegt, Lkw – Flächen betoniert und 2 Umschlagfahrzeuge beschafft. Nach einem 2. Bauabschnitt bis 2016 wird im Endausbau ein jährlicher Umschlag bis zu 52 000 Containern erwartet.

Veranstaltungen

Im Bereich des WSA Stuttgart fanden insgesamt 18 (24) wassersportliche Veranstaltungen (VA) statt, davon 5 (9) zeitweise mit Sperre.

Für den Bereich des WSA Heidelberg lauten die Daten: 113 (86) VA, davon 64 (52) wassersportliche VA mit Sperre einschl. 19 (16) Feuerwerke.

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

Ruhezeiten Schleusenbetrieb

Die Neckarschleusen hatten vom 23. Dezember (16:00 Uhr) bis 27. Dezember 2012 (6:00 Uhr) und vom 31. Dezember 2012 (14:00 Uhr) bis 2. Januar 2013 (6:00 Uhr) Betriebsruhe.

Schleusensperrungen

Schleuse	
Feudenheim	Ein Fernsehteam des SWR ist am 23. Januar von 10:35 Uhr bis 10:55 Uhr vor Ort. EDV – Ausfall am 23. April von 5:45 Uhr bis 9:50 Uhr.
Guttenbach	Reinigung der Verbundschützen am 2. Mai von 11:40 Uhr bis 14:30 Uhr.
Horkheim, Hessigheim, Pleidelsheim, Obertürkheim und Oberesslingen	Instandsetzungsarbeiten und Bauwerkskontrollen vom 4. (6:00 Uhr) bis 12. Juli (20:00 Uhr) an 5 Schleusen und 2 Hochwassersperrtoren in Horkheim und Beihingen.
Neckargemünd	Ein Gewitter sorgt am 11. September zwischen 16:30 Uhr und 18:10 Uhr für Stromausfall.
Rockenau	Am 12. September „befördert“ ein Sturm das Dach des Fahrzeugs „PR6141“ in den Vorhafen; Sperre von 7:15 Uhr bis 9:40 Uhr.
Obertürkheim	Ein tief schwimmender Baumwurzelsumpf (mit glattem Sägeschnitt!) führte am 16. Oktober gegen 15:00 Uhr dazu, dass der rechte Torflügel des Obertores der wasserseitigen Schleusenkammer aus dem Spurlager sprang. Nach Reparatur konnte die Schifffahrt erst wieder am 18. Oktober um 12:00 Uhr freigegeben werden.
Neckargemünd	Stromausfall am 18. Oktober von 10:15 Uhr bis 11:40 Uhr und 19:50 Uhr bis 21:00 Uhr. 27. Oktober: Schütz defekt; Sperre von 7:50 Uhr bis 12:15 Uhr.

Tabelle 5: Schleusensperrungen am Neckar 2012

Schiffs- und Güterverkehr

An der Schleuse Feudenheim wurden im Jahr 2012 insgesamt 7 685 Fahrzeuge erfasst, das sind 693 weniger als im Jahr 2011; davon waren 6 532 Güterschiffe und 735 Tankschiffe.

Im Jahr 2011 wurden am Messpunkt Feudenheim 8 378 Fahrzeuge gezählt; davon waren 7 078 Güterschiffe und 864 Tankschiffe.

Von den im Jahr 2012 erfassten 7 267 Frachtschiffen waren 5 389 (74,2%) beladen, gegenüber 6 047 (76,1%) im Jahr 2011.

Tabelle 6 zeigt eine Übersicht des Schiffsverkehrs an der Schleuse Feudenheim für das Jahr 2012.

Containerverkehr

2012 wurden insgesamt 20 680 Container (TEU) befördert; Vorjahr: 22 953 Container (TEU) (-9,9%). Bei Annahme einer pauschalierten Ladungsmenge von 10,5 t pro beladenem Container (diese Zahl hat das Statistische Bundesamt errechnet) ergibt sich eine zusätzliche Gütermenge von 147 241,5 t: 14 023 beladene Container (TEU) X 10,5 t; Vorjahr: 151 200 t (siehe auch „Containerverkehr“, Anlage 4).

Die im Rhein-Neckar-Wechselverkehr die Schleuse Feudenheim durchfahrenden beladenen GMS waren in der Bergfahrt im Mittel zu 78,7% (2011: 66,6%) und in der Talfahrt zu 73,2% (2011: 65,7%) ihrer Tragfähigkeit ausgelastet.

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	3 012	235	1 989	1 284	6 520
Tankmotorschiffe	378	0	3	354	735
Küsten-Gütermotorschiffe	0	0	0	2	2
Güterschubleichter	4	1	3	2	10
Tankschubleichter	0	0	0	0	0
Schubboote	0	0	0	6	6
Schleppboote	0	0	0	0	0
Fahrgasttagesschiffe	0	128	0	119	247
Fahrgastkabinenschiffe	0	69	0	68	137
sonstige Fahrzeuge	0	13	0	15	28
Zusammen	3 394	446	1 995	1 850	7 685
insgesamt beladen/leer		3 840		3 845	7 685
Vergleich zum Vorjahr		4 145		4 233	8 378
Veränderung in Prozent		-7,4%		9,2%	-8,3%

Tabelle 6: Schiffsverkehr an der Schleuse Feudenheim 2012



Mosel

Störungen im Betriebsablauf

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

- örtlich vom 5. Januar 2012 (15:30 Uhr) bis 9. Januar 2012 (6:15 Uhr)
- örtlich vom 27. Dezember 2012 (19:30 Uhr) bis 30. Dezember 2012 (9:30 Uhr)

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

- örtlich vom 5. Januar 2012 (18:20 Uhr) bis 9. Januar 2012 (9:30 Uhr)
- örtlich vom 27. Dezember 2012 (20:45 Uhr) bis 30. Dezember 2012 (10:00 Uhr)

Eisgang führte zu einer Schifffahrtssperre vom 8. bis 17. Februar (10 Tage).

Sperrungen der Schifffahrt

- Am 3. Januar kollidierte ein TMS auf der Talfahrt mit dem linken Pfeiler der Straßenbrücke in Schweich. Dabei wurde der Steuerstand abgerissen und ein PKW fiel in die Mosel. Die Untersuchung der Brücke sowie die Suche und Bergung des Wagens führte zu einer Schifffahrtssperre von 6:45 Uhr bis 14:20 Uhr.
- Die Durchführung einer Heilig-Rock-Wallfahrt vom Hafen Trier bis Trier-Zurlauben hatte am 18. April eine Sperre von 2,5 Std. zur Folge.
- Für die Bergung einer Leiche in der Ortslage Remich (Stauhaltung Stadtbredimus-Palzem) war am 23. April eine Sperre von 30 Minuten erforderlich.
- Aufnahmen für einen Heimatfilm führten am 3. Mai in der Ortslage Piesport/Neumagen (Stauhaltung Wintrich) zu einer Sperre von ca. 2 Std.

- Ein GMS hatte am 20. September bei km 188,900 (Stauhaltung Detzem) Grundberührung mit Festfah- rung. Für das Freiturnen wurde die Schifffahrt für 2 Stunden unterbrochen.
- Ein 85 m langes GMS, beladen mit 1 000 t Raps, fuhr am 21. November auf der Talfahrt in der Ortslage Cochem bei km 51,550 nach der Begegnung mit einem Bergfahrer zu weit zum rechten Moselufer. Dabei überrollte das Schiff die rote Fahrwassertonne und kam mit dem Bug fest. Der Schiffsführer konnte das Fahrzeug nicht parallel zum Fluss halten. Das GMS verfiel mit dem Heck zur linken Moselseite, kam fest und lag quer im Strom. Ein GMS schleppte den Havaristen am nächsten Tag frei. Schäden waren nicht festzustellen! Die Sperre dauerte vom 21. No- vember, 21:45 Uhr, bis zum 22. November, 14:00 Uhr.
- Wegen Rammarbeiten an den Dalben im UW der Schleuse Detzem (km 166,180) war die Schifffahrt vom 26. bis 28. November jeweils in der Zeit von 18:00 Uhr bis 6:00 Uhr des Folgetages gesperrt.

Schleusenreparaturprogramm

Das geplante Schleusenreparaturprogramm fand in der Zeit vom 12. Juni (00:00 Uhr) bis 19. Juni 2012 (24:00 Uhr) statt (Ausnahme: Schleuse Detzem bis 20. Juni, 12:30 Uhr).

Veranstaltungen

Bereich WSA Trier:

22 (29) Veranstaltungen, davon 1 mit Sperre plus 6 (4) Feuerwerke mit Sperre.

Bereich WSA Koblenz:

75 (113) Veranstaltungen, davon 17 (25) mit Sperre plus 13 (12) Feuerwerke mit Sperre.

Schleusensperrungen

Schleuse	
Schleuse Zeltlingen (linke Kammer)	20. Januar (13:00 Uhr) bis 23. Januar 2012 (10:00 Uhr); Arbeiten Untertor Stoßschutzeil 20. Juli (7:25 Uhr) bis 14. September 2012 (14:15 Uhr); Arbeiten Risse Oberortorantrieb 11. Oktober (18:00 Uhr) bis 12. Oktober 2012 (12:20 Uhr); Obertor Störung Verriegelung
Schleuse Zeltlingen (rechte Kammer)	16. April (8:00 Uhr) bis 27. April 2012 (14:00 Uhr); Obertor Reparaturarbeiten 28. April (8:00 Uhr) bis 5. Mai 2012 (12:00 Uhr); Molenspitze Reparaturarbeiten 12. Juni (00:00 Uhr bis 22. Juni 2012 (11.00 Uhr); Kammer-Bauarbeiten 26. September (21:10 Uhr) bis 27. September 2012 (07.50 Uhr); Ausfall Schleusensteuerung
Schleuse Detzem	23./24. April, 24./25. April, 25./26. April, 26./27. April, 27./28. April, 7./8. Mai, 8./9. Mai, 09./10. Mai 2012; jeweils von ca. 18:00 Uhr bis 6:00 Uhr Bohrarbeiten Spundwand UW 31. August, 0:00 Uhr bis 9:30 Uhr Arbeiten + Wartung Spundwand UW
Schleuse Wintrich	27. November (18:00 Uhr) bis 28. November 2012 (3:00 Uhr); Untertor Dichtungen erneuert

Tabelle 7: Schleusensperrungen an der Mosel 2012

Besondere Ereignisse

- Am 10. Februar wurde der neue Pegel Trier offiziell in Betrieb genommen. Vertreter der Stadt Trier und SGD Nord schalteten im Beisein des Amtsvorstandes des WSA Trier symbolisch die Leuchtanzeigen zur Land- und Wasserseite des Pegelgebäudes hin an. Das alte Pegelgebäude am gegenüberliegenden Ufer muss wegen des Platzbedarfs für den Ausbau des unteren Vorhafens der zweiten Schleusenkammer Trier weichen. Über ein Jahr lang werden jetzt die Pegel-daten der alten und neuen Anlage erfasst und verglichen.
- Anfang Juni gaben SN Luxemburg und WSA Trier die modernisierte, selbstbedienbare Bootsschleuse in Stadtbredimus-Palzem für den Verkehr frei. Freizeitkapitäne können zurzeit die Bootsschleusen von Zeltlingen bis Trier und jetzt auch in Stadtbredimus-Palzem sicher und bequem von Bord aus in Gang setzen. Das Schleusungsprogramm läuft dann im Automatikbetrieb. Über Klartextanzeigen erhält der Schiffsführer Informationen zur Bedienung. Ein Modernisierungskonzept des WSA Trier sieht für die ca. 50 Jahre alten Bootsschleusen zwischen Koblenz und Perl/Apach neue Standards vor, die bis 2014 alle angepasst sein werden. Ende Juni ging bereits die nächste Anlage, nämlich in Grevenmacher, in Betrieb.
- Pünktlich zum 50. Geburtstag eröffnete der Hafen Trier am 4. September den neuen Westkai. Die neue Schwerlast-Umschlagfläche ist 2 Hektar groß, trimodal angeschlossen und verfügt über eine Kailänge von 160 m. Das Projekt kostete die Hafengesellschaft rund 4,5 Mio. €. Gäste aus Wirtschaft und Politik trafen am Nachmittag des Jubiläumstages an Bord des FGS „Princess Marie Astrid“ zu einem Festprogramm ein.

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	2 915	192	2 692	508	6 307
Tankmotorschiffe	548	3	2	524	1 077
Küsten-Gütermotorschiffe	1	0	0	2	3
Güterschubleichter	459	6	284	169	918
Tankschubleichter	40	0	0	38	78
Schubboote	0	14	0	20	34
Schleppboote	0	0	0	0	0
Fahrgasttagesschiffe	0	262	0	260	522
Fahrgastkabinenschiffe	0	633	0	636	1 269
sonstige Fahrzeuge	0	18	0	28	46
Zusammen	3 963	1 128	2 978	2 185	10 254
insgesamt beladen/leer		5 091		5 163	10 254
Vergleich zum Vorjahr		5 611		5 594	11 205
Veränderung in Prozent		-9,3%		-7,9%	-8,6%

Tabelle 8: Schiffsverkehr an der Schleuse Koblenz 2012

Containerverkehr

2012 wurden auf der deutschen Mosel insgesamt 7 422 Container (TEU) befördert; Vorjahr: 3 323 Container (TEU) (+ 119,3%).

Bei Annahme einer pauschalierten Ladungsmenge von 10,5 t pro beladenem Container (diese Zahl hat das Statistische Bundesamt errechnet) ergibt sich eine zusätzliche Gütermenge von 43 155 t: 4 110 beladene Container (TEU) X 10,5 t; Vorjahr: 22 795,5 t (siehe auch „Containerverkehr“, Anlage 4).

Schleusenbetriebsruhe

Die deutschen Moselschleusen hatten vom 24. bis 26. Dezember 2012 (jeweils 16:30 Uhr) und vom 31. Dezember 2012 bis 1. Januar 2013 (jeweils 14:00 Uhr) Betriebsruhe.

Tabelle 8 zeigt eine Übersicht des Schiffsverkehrs an der Schleuse Koblenz für das Jahr 2012.

Schiffs- und Güterverkehr

An der Schleuse Koblenz wurden im Jahr 2012 insgesamt 10 254 Fahrzeuge erfasst, das sind 951 weniger als im Jahr 2011; davon waren 7 228 Güterschiffe und 1 155 Tankschiffe.

Im Jahr 2011 wurden am Messpunkt Koblenz 11 205 Fahrzeuge gezählt; davon waren 7 833 Güterschiffe und 1 342 Tankschiffe.

Von den im Jahr 2012 erfassten 8 383 Frachtschiffen waren 6 941 (82,8%) beladen, gegenüber 7 586 (82,7%) im Jahr 2011.

Die im Rhein-Mosel-Wechselverkehr die Schleuse Koblenz durchfahrenden beladenen Gütermotorschiffe waren in der Bergfahrt im Mittel zu 77,8% (Vorjahr 68,9%) und in der Talfahrt im Mittel zu 72,2% (Vorjahr: 65,4%) ihrer Tragfähigkeit ausgelastet.



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): 1,5 Tage

- vom 5. Januar 2012 (16:30 Uhr) bis 6. Januar 2012 (16:20 Uhr)
- vom 27. Dezember 2012 (23:00 Uhr) bis 28. Dezember 2012 (10:15 Uhr)

Pegel Grevenmacher (Mündung der Saar bis Unterwasser Schleuse Kanzem): 4 Tage

- vom 5. Januar 2012 (13:35 Uhr) bis 8. Januar 2012 (11:00 Uhr)
- vom 29. Dezember 2012 (1:00 Uhr) bis 30. Dezember 2012 (8:30 Uhr)

Eisgang führte zu einer Schifffahrtssperre vom 10. Februar (8:45 Uhr) bis 17. Februar 2012 (9:30 Uhr).

Sperrungen der Schifffahrt 2012:

- Keine besonderen Vorkommnisse

- Veranstaltungen

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

Besondere Ereignisse

- Mit einem Festakt und Tag der offenen Tür feierte das WSA Saarbrücken am 28. Oktober im Außenbezirk Dillingen im Beisein vieler Gäste aus Politik, Verwaltung, Schifffahrt sowie aus der Bevölkerung „25 Jahre Großschiffahrtsstraße Saar“. Die saarländische Ministerpräsidentin Kramp – Karrenbauer enthüllte dazu einen Gedenkstein. 2012 wäre auch ohne Jubiläum mit Festakt ein hervorragendes Jahr für die Saar geworden: beim Güterverkehr liegt 2012 nämlich nach 1989 und 1994 auf Platz 3! Nach einer „Schwächeperiode“ zwischen 2002 und 2005 konnte das Güteraufkommen 2012 im Vergleich zum Vorjahr um über 15% gesteigert werden.

Schleusensperrungen

Das Schleusenreparaturprogramm weist folgende planmäßige Betriebsunterbrechungen auf:

Schleuse	
Mettlach (GSS)	12. Juni 2012 (0:00 Uhr) bis 19. Juni 2012 (22:00 Uhr)
Serrig (GSS)	12. Juni 2012 (0:00 Uhr) bis 19. Juni 2012 (22:00 Uhr)

Tabelle 9: Schleusensperrungen an der Saar 2012

Darüber hinaus gab es folgende unplanmäßige Schleusensperrungen:

Schleuse	
Kanzem (GSS)	13. und 14. Januar (stundenweise Reparatur am Untertor) 10. Juli (30 Min., Anfahrung der Trennmole) 25. November (1 Std., Störung am Schütz)
Serrig (KSS)	5. Januar (kurzzeitige Störung am Obertor)
Saarbrücken	19.–30. März (Reparaturarbeiten)

Tabelle 10: unplanmäßige Schleusensperrungen an der Saar 2012

Schiffs- und Güterverkehr

An der Schleuse Kanzem wurden im Jahr 2012 insgesamt 3 239 Fahrzeuge erfasst, das sind 293 mehr als im Jahr 2011; davon waren 2 799 Güterschiffe und 20 Tankschiffe. 2011 wurden in Kanzem 2 946 Fahrzeuge gezählt; davon waren 2 532 Güterschiffe und 2 Tankschiffe. Von den

2012 erfassten 2 819 Frachtschiffen waren 1 869 (66,3%) beladen, gegenüber 1 863 (73,5%) im Jahre 2011.

Tabelle 11 zeigt eine Übersicht des Schiffsverkehrs an der Schleuse Kanzem für das Jahr 2012.

Containertransporte

Auf der Saar wurden 808 Container (TEU) befördert (Vorjahr: 0). Bei Annahme einer pauschalierten Ladungsmenge von 10,5 t pro beladenem Container (diese Zahl hat das Statistische Bundesamt errechnet) ergibt sich eine zusätzliche Gütermenge von 3 895,5 t: 371 beladene Container (TEU) X 10,5 t.

Die in der Bergfahrt die Schleuse Kanzem durchfahrenden beladenen Gütermotorschiffe waren 2012 im Mittel zu 78,4% (2011: 69,1%) und in der Talfahrt im Mittel zu 75,3% (2011: 69,1%) ihrer Tragfähigkeit ausgelastet.

	Bergfahrt		Talfahrt		Gesamt
	beladen	leer	beladen	leer	
Gütermotorschiffe	1 121	48	404	773	2.346
Tankmotorschiffe	10	0	0	10	20
Küsten-Gütermotorschiffe	0	0	0	0	0
Güterschubleichter	229	0	105	119	453
Tankschubleichter	0	0	0	0	0
Schubboote	0	0	0	0	0
Schleppboote	0	0	0	0	0
Fahrgasttagesschiffe	0	72	0	79	151
Fahrgastkabinenschiffe	0	137	0	125	262
sonstige Fahrzeuge	0	2	0	5	7
zusammen	1 360	259	509	1 111	3 239
insgesamt beladen/leer		1 619		1 620	3 239
Vergleich zum Vorjahr		1 417		1 529	2 946
Veränderung in Prozent		14,3%		6,0%	9,9%

Tabelle 11: Schiffsverkehr an der Schleuse Kanzem 2012

Lahn

Störungen im Betriebsablauf

Die Schifffahrt war nach Überschreiten des HSW am Pegel Kalkofen ca. 31 Tage gesperrt:

- vom 2. Januar 2012 (11:15 Uhr) bis 12. Januar 2012 (14:45 Uhr)
- vom 20. Januar 2012 (0:15 Uhr) bis 27. Januar 2012 (8:30 Uhr)
- vom 14. Juli 2012 (7:30 Uhr) bis 16. Juli 2012 (23:45 Uhr)
- vom 16. Dezember 2012 (19:15 Uhr) bis 20. Dezember 2012 (1:30 Uhr)
- vom 23. Dezember 2012 (7:00 Uhr) bis 31. Dezember 2012 (6:15 Uhr)

Eisgang führte zu einer Sperre vom 2.–20. Februar 2012 (19 Tage).

Veranstaltungen auf der Lahn

38 Veranstaltungen (VA) gesamt, davon 17 VA mit Sperre plus 4 Feuerwerke mit Sperre.

Das WSA Koblenz erteilte ferner 3 Genehmigungen für Floßfahrten.

Güterverkehr findet auf der Lahn seit 1981 nicht mehr statt.

Am 30. Dezember befuhren gegen 23:00 Uhr zwei Männer im Alter von 19 und 22 Jahren mit einem Schlauchboot die Lahn bei Lahnstein (km 135,0), obwohl der Fluss Hochwasser führte und die Schifffahrt verboten war. Vermutlich kenterte das Boot infolge starker Strömung und Sogwirkung im Bereich des Schleusenwehres. Einer der Männer ging sofort unter, der andere konnte trotz Rettungsversuch nicht mehr geborgen werden. Die umfassenden Suchaktionen blieben zunächst erfolglos.

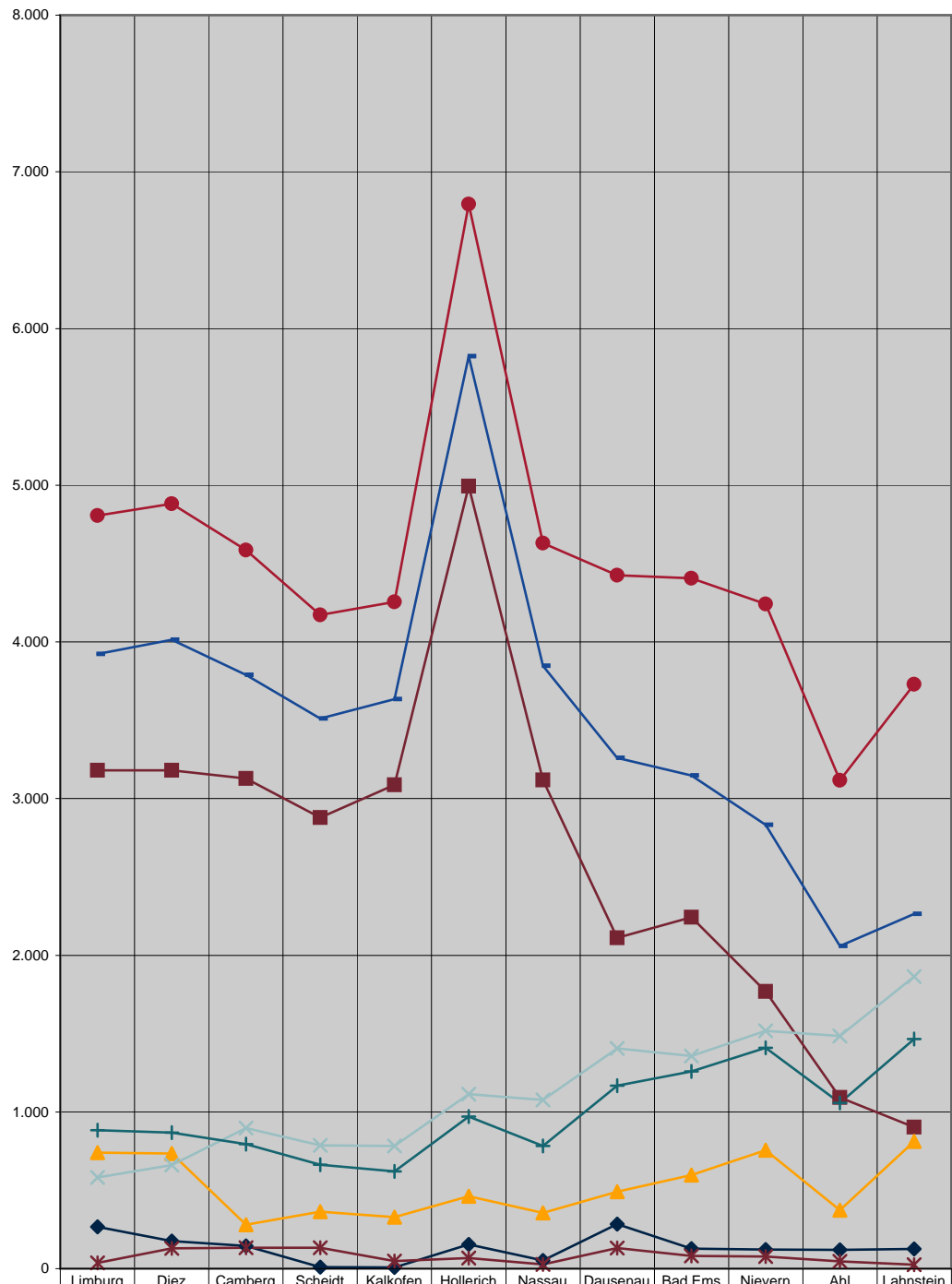
Zusatz

Am 17. Februar 2013 wurde eine Leiche nahe der Autofähre in Bad Hönningen (Rhein – km 622,60) entdeckt und als der 19-jährige Mann identifiziert. Nur 3 Tage später fanden Spaziergänger am Rhein bei Neuwied eine weitere Leiche. Die Obduktion ergab zweifelsfrei, dass es sich um die Leiche des 22-jährigen Mannes vom Schlauchbootunfall handelte.

Statistische Daten zum Lahnverkehr

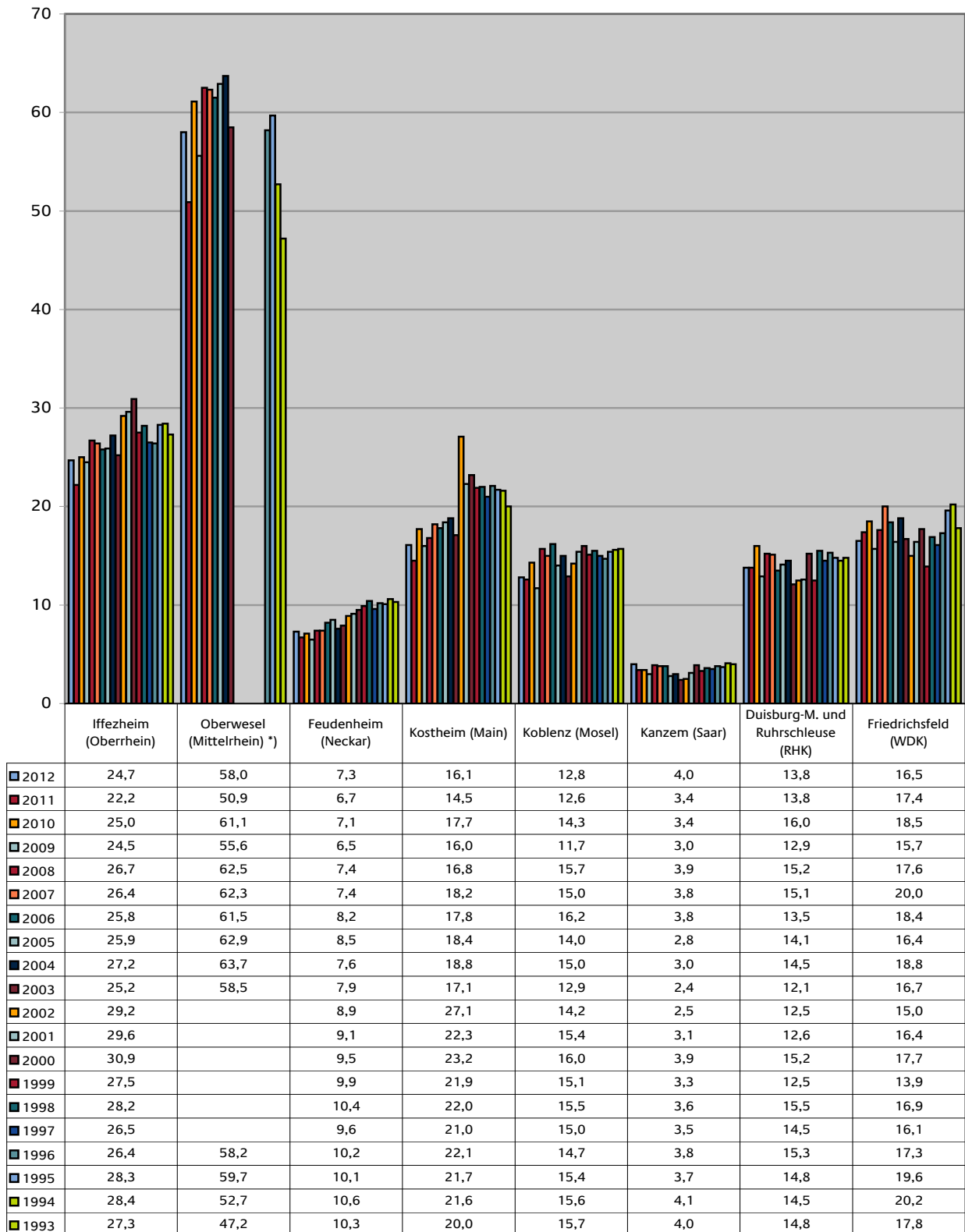
An den Schleusen zwischen Lahnstein und Limburg wurden insgesamt 33 760 Schleusungen durchgeführt. Die Anzahl der Fahrzeuge (Fahrgastschiffe, Motorboote, muskelbetriebene Fahrzeuge, WSV-Fahrzeuge u. a.) betrug 54 045.

Anzahl der geschleusten Fahrzeuge durch die Schleusen Limburg bis Lahnstein im Jahr 2012



	Limburg	Diez	Camberg	Scheidt	Kalkofen	Hollerich	Nassau	Dausenau	Bad Ems	Nievern	Ahl	Lahnstein
Fahrgastschiff	266	176	145	10	8	155	53	284	127	122	120	126
Sport-, Ruder-, Paddelboote	3.180	3.181	3.129	2.878	3.087	4.994	3.118	2.112	2.243	1.769	1.092	902
Motorboote bis 6 m Länge	741	734	281	364	328	463	356	492	598	756	373	812
Motorboote über 6 m Länge	582	661	897	787	783	1.114	1.076	1.406	1.357	1.517	1.484	1.864
WSV- und sonstige Fahrzeuge	37	130	133	134	49	68	28	132	81	78	47	25
Gesamt	4.806	4.882	4.585	4.173	4.255	6.794	4.631	4.426	4.406	4.242	3.116	3.729
davon zu Berg	883	869	795	663	621	970	783	1.167	1.258	1.409	1.058	1.466
davon zu Tal	3.923	4.013	3.790	3.510	3.634	5.824	3.848	3.259	3.148	2.833	2.058	2.263

Entwicklung Güterverkehr



* Daten bis 1996 Schiffszählstelle Oberwesel, Daten ab 2003 vom Statistischen Bundesamt (Schnittstelle Bingen).

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 2012 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
2012	0	0	0	0	0

Tabelle 12: Anträge nach § 2 BinSchAufgG

„Negativbescheinigungen“ (Großraum- und Schwerverkehr)

2012 lagen der WSD Südwest 4 Anträge (2011: 4 Anträge) auf Erteilung einer „Negativbescheinigung“ vor. Dieses ist eine Bescheinigung darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser bzw. die gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist. Nach Prüfung der Anträge wurden 2 „Negativbescheinigungen“ erteilt, ein Antrag abgelehnt und es erfolgte zuständigkeitshalber 1 Abgabe.

Aufgrund der schwachen Formulierung in der Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO, wonach die Vorlage einer Negativbescheinigung nach Prüfung durch

die untere Straßenverkehrsbehörde dann nicht erforderlich ist, „wenn ein Transport auf dem Wasserweg 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 120 Anträge führten zu folgenden Entscheidungen:

- 90 Negativbescheinigungen
- 22 Positivbescheinigungen/Ablehnungen
- 8 Abgaben wegen Nichtzuständigkeit.

Anträge gemäß Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Anträge gem. § 35 Abs. 5 GGVSEB wurden 2012 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 Binnenschifffahrt bedarf gemäß § 2 BinSchZV seit dem 1. Januar 1994 einer Erlaubnisurkunde. Erlaubnisbehörde ist die zuständige WSD. Seit Einführung der Verordnung sind bei insgesamt 401 gestellten Anträgen 359 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
2012	6	2	4	0	0

Tabelle 14: Anträge nach Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung

Ufer- und Hafengeld

Die Einnahmen aus Ufer- und Hafengeld in den bundeseigenen Häfen im Bereich der WSDn Südwest und Süd betragen im Jahr 2012:

	Ufergeld	Hafengeld	Summe
2011	-	5 565,40	5 565,40
2012	-	6 896,47	6 896,47
Differenz	0%	+ 23,9%	+ 23,9%

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. Eine novellierte Entgeltverordnung für die Oberrheinlotsen ist am 1. November 2012 in Kraft getreten.

Beihilfen für Schifferkinderheime (SKH)

Die WSD West stellte 2012 für das SKH „Luisen-Stephanien-Stiftung“ in Mannheim eine Beihilfe in Höhe von 15 000 € für die Sanierung der Treppenhäuser zur Verfügung.

Binnenflotte (Neubauten/Umbauten/WSV-Fahrzeuge 2012)

- Am 2. August verließ das neue Feuerlöschboot „Metropolregion 1“ die Werft „Neckar-Bootsbau Ebert GmbH“ in Neckarsteinach. Die Bootstaufe fand am 14. September im Mannheimer Mühlauhafen durch Regierungspräsidentin Kressl statt. Das 2,5 Mio. € teure Fahrzeug ist ein Gemeinschaftsprojekt der Bundesländer Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, der Stadt Mannheim, der BASF und des Arbeitgeberverbandes Chemie Rheinland-Pfalz e. V.
- „Hessen 8“ heißt das neue Schmuckstück der hessischen WSP-Station Wiesbaden/Maarau. Die Taufe vollzog Frau Raab-Rhein, Ehefrau des hessischen Innenministers, am 29. Juni.
- Der ABz Breisach erhielt mit dem MS „Freiburg“ im Juni ein neues Aufsichts- und Arbeitsschiff.
- Das WSA Bingen nahm die Neubauten „Bingen“, Arbeitsschiff für den ABz Koblenz, und „Hildegard von Bingen“, Peilschiff für den ABz St. Goar, in Betrieb. Bei MS „Rheinfels“ erfolgte eine Grundinstandsetzung.
- Doppeltaufe am 12. Oktober bei Partikulier Daniel Gausch in Greffern: Neubau TMS „Piz Bever“ und das 2 Jahre alte TMS „Eventus“ (beide Doppelhüllentanker).

3.2 Ordnung des Schiffsverkehr

Verkehrsregelungen, Patente, Ordnungswidrigkeiten, Sonstiges

Der Bereich der WSD Südwest umfasst die Bundeswasserstraßen:

- **Rhein:** von km 170,00 bis km 639,24 rechtes Ufer/ 642,23 linkes Ufer
- **Neckar:** von der Mündung in den Rhein bis km 203,01
- **Mosel** von der Mündung in den Rhein bis km 242,20
- **Saar:** von der Mündung in die Mosel bis zur Deutsch-französischen Grenze
- **Lahn:** von der Mündung in den Rhein bis oberhalb Gießen

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 Schifffahrtsrinne 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	
		2012	2011
Gemäß Rheinpatentverordnung			
Großes Patent	Erstausstellung	13	22
	Erweiterung	50	49
	Ersatzausfertigung	6	6
Kleines Patent	Erstausstellung	0	0
	Erweiterung	0	0
	Ersatzausfertigung	0	0
Behördenpatent	Erstausstellung	19	13
	Erweiterung	1	3
	Ersatzausfertigung	2	0
Sportpatent	Erstausstellung	10	12
	Erweiterung	0	0
	Ersatzausfertigung	1	1
	Umtausch nach § 5.02	0	0
Gemäß Binnenschifferpatentverordnung			
Schifferpatent „B“	Erstausstellung	3	1
	Ersatzausfertigung	0	1
		0	0
		6	0
Fährführerschein	Erstausstellung	7	8
	Erweiterung	0	2
	Ersatzausfertigung	0	0
Eintrag der Tauglichkeit nach § 4.01 RheinPatV und § 24 BinSchPatentV		323	352
davon mit Ausstellen der Patentkarte		87	106
davon mit Bescheid		236	246
Gemäß Radarpatentverordnung			
Erstausstellung		69	82
Ersatzausfertigung		6	2
Sachkundebescheinigung nach ADN			
Erstausstellung		1	0
Verlängerung		1	9
Anzahl aller Befähigungszeugnisse		518	563
Entzug Befähigungszeugnisse		0	0

Tabelle 16 : Erteilte Befähigungszeugnisse

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

	ADN Fachprüfung		Rheinschiffer/Schifferpatent		Radarpatent	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Anzahl der Prüfungen	1	1	20	17	2	2
Teilnehmer	1	1	105	96	14	15
bestanden	1	0	83	65	11	13
Nicht bestanden	0	1	22	31	3	2

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 2012 insgesamt 25 Ausgaben (Vorjahr: 32) mit 8 (14) Verordnungen, 26 (37) Anordnungen und 33 (41) Hinweisen veröffentlicht.

Militärische Übungen/Veranstaltungen

Militärische Übungen mit Sperre fanden 2012 **nicht** statt (Vorjahr: 0). Die Befugnis, besondere Veranstaltungen gemäß § 1.23 der Polizeiverordnungen zu erlauben, liegt bei den WSÄ.

Wasserski- und Wassermotorradstrecken

Der Bereich „Südwest“ umfasst 63 Wasserskistrecken (einschl. Oberrhein und Kondominium an der Oberrhein) und 10 Wassermotorradstrecken.

Schifffahrtspolizeiliche Erlaubnisse (SE)

Die WSD Südwest erteilte 2012 im Einvernehmen mit der WSD West 3 (6) SE für Sondertransporte gemäß § 1.21 sowie 2 (2) Sondererlaubnisse gemäß § 1.02 RheinSchPV sowie im Einvernehmen mit der WSD Süd 1 SE (0) gemäß § 1.21 BinSchStrO/RheinSchPV (Vorjahreszahlen in Klammern).

Gemäß §§ 1.23, 3.27 RheinSchPV wurden 4 Erlaubnisse erteilt (Vorjahr: 2).

Das WSA Bingen erteilte im Jahr 2012 insgesamt 27 (28) 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 (RheinSchPersV, BinSchPatentV und SpBFüV)
- Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter (ADN)
- Verkehrsregeln der Freizeit- und Sportschifffahrt.

Die Anzeigen umfassen für 2012 eine Anzahl von 1 346 (1 338) Verfahren.

3.3 Schifffahrtsabgaben

Allgemeines

Es hätte ein besseres Abrechnungsjahr werden können. Rhein und Donau führten nach zwei Niedrigwasserperioden des Jahres 2011 wieder genug Wasser und legten so den Grundstein für steigende Einnahmen auf den abgabenpflichtigen süddeutschen Bundeswasserstraßen. Mindereinnahmen im norddeutschen Bereich ließen aber die Kurve der Gesamteinnahmen im Abrechnungsjahr 2012 wieder nach unten zeigen.

Die Internationale Moselgesellschaft (IMG) konnte 8,6 Mio. EUR an die Moselvertragsstaaten verteilen, 4,3% mehr als 2011, jedoch noch knapp eine Mio. EUR (-10,2%) weniger als 2010. Über 537 000 EUR Saareinnahmen (+ 20,6%) wurden dagegen letztmalig 1998 übertroffen.

Rechtsrheinisch kletterten die Neckarabgaben um 8,7% auf 3,7 Mio. EUR und erreichten fast das Niveau von 2010. Bei den Mainabgaben (9,7 Mio. EUR) reichte eine Zunahme von 16,2% nicht, um wie 2010 die 10-Mio-Grenze zu überschreiten. In der Summe konnten die Mehreinnahmen der WSD Südwest in Höhe von 2 Mio. EUR nicht einmal zwei Drittel der Vorjahresverluste ausgleichen.

Die WSD West erzielte auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen nach zwei erfolgreicher Jahren „nur“ gut 30 Mio. EUR, d. h. 2,2 Mio. EUR oder 6,7% weniger als 2011.

Trotz der Mehreinnahmen im süddeutschen Bereich stehen für alle abgabenpflichtigen Binnenwasserstraßen unter dem Strich also wieder leichte Mindereinnahmen zu Buche. Diese wirken noch drastischer im Langzeitvergleich. Die Gesamteinnahmen in Höhe von 49 022 822,42 EUR liegen rd. 25 Mio. EUR unter denen, die noch vor 20 Jahren erzielt wurden.

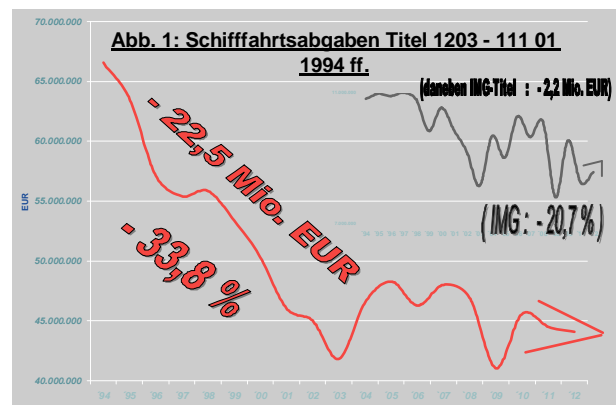


Abb. 1: Schifffahrtsabgaben 1994 ff.

Dieser Abwärtstrend unterliegt einigen konjunkturellen, krisen- und witterungsbedingten Schwankungen, ist aber auch tarifpolitischen Anreizen zuzuschreiben, die dem Frachtenverfall, dem zunehmenden Wettbewerb mit anderen Landverkehrsträgern und geographischen Nachteilen des Transportweges Wasserstraße Rechnung tragen mussten. Bis zur Einführung eines neuen Gebührensystems sind alle tarifpolitischen und verfahrenstechnischen Maßnahmen zurückgestellt, sodass kurzfristig keine einschneidenden Veränderungen des Abgabenvolumens zu erwarten sind.

Die Güterschifffahrt ist maßgeblich für die Höhe der Einnahmen verantwortlich. 96,1% resultieren aus Transporten von Massen- und Stückgütern, 0,69% aus Containerverkehren. Dank der Flusskreuzfahrten steigt der Anteil der Fahrgastschifffahrt auf 2,6%. Die sonstigen Einnahmen liegen deutlich unter einem Prozent, die Sportschifffahrt zahlt pauschal sehr bescheidene 0,1% der Abgaben.

Güterschifffahrt

Mit Ausnahme der Rohrleitungen erwartet das Statistische Bundesamt 2012 für alle Binnenverkehrsträger eine Reduzierung des Transportaufkommens, wobei der Rückgang bei der Binnenschifffahrt mit –1,0 Prozent noch vergleichsweise günstig ausfallen wird. Dies ist der Steigerung der Verkehrsleistung (tkm) um 5,0 % zu danken:

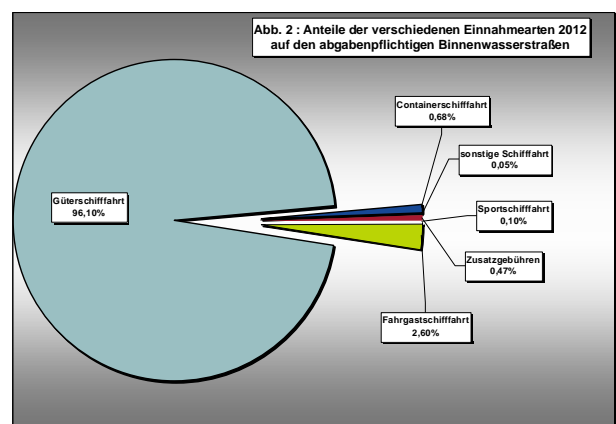


Abb. 2: Einnahmearten 2012

Statistisches Bundesamt: Güterverkehr in Mio. Tonnen und Mrd. Tonnenkilometer											
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012*	Veränderung 2011 : 2012
Straße	3000	3043	3078	3251	3394	3450	3094	3116	3403	3311	-2,70%
	364	384	405	432	467	473	415	434	465	454	-2,50%
Eisenbahn	304	310	317	346	361	371	312	356	375	365	-2,70%
	80	86	95	107	115	116	96	107	113	110	-3,10%
Binnenschiff	220	236	238	244	249	246	204	230	222	220	-1,00%
	58	64	64	64	65	64	56	62	55	58	5,00%
Seeschiff	251	268	281	299	311	317	260	273	293	298	1,80%
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	X	x
Rohrleitung	92	94	95	94	91	91	88	89	87	88	1,50%
	15	16	17	16	16	16	16	16	16	16	3,70%

Tabelle 1: destatis, Güterverkehr 2012

* destatis-Prognose 2012

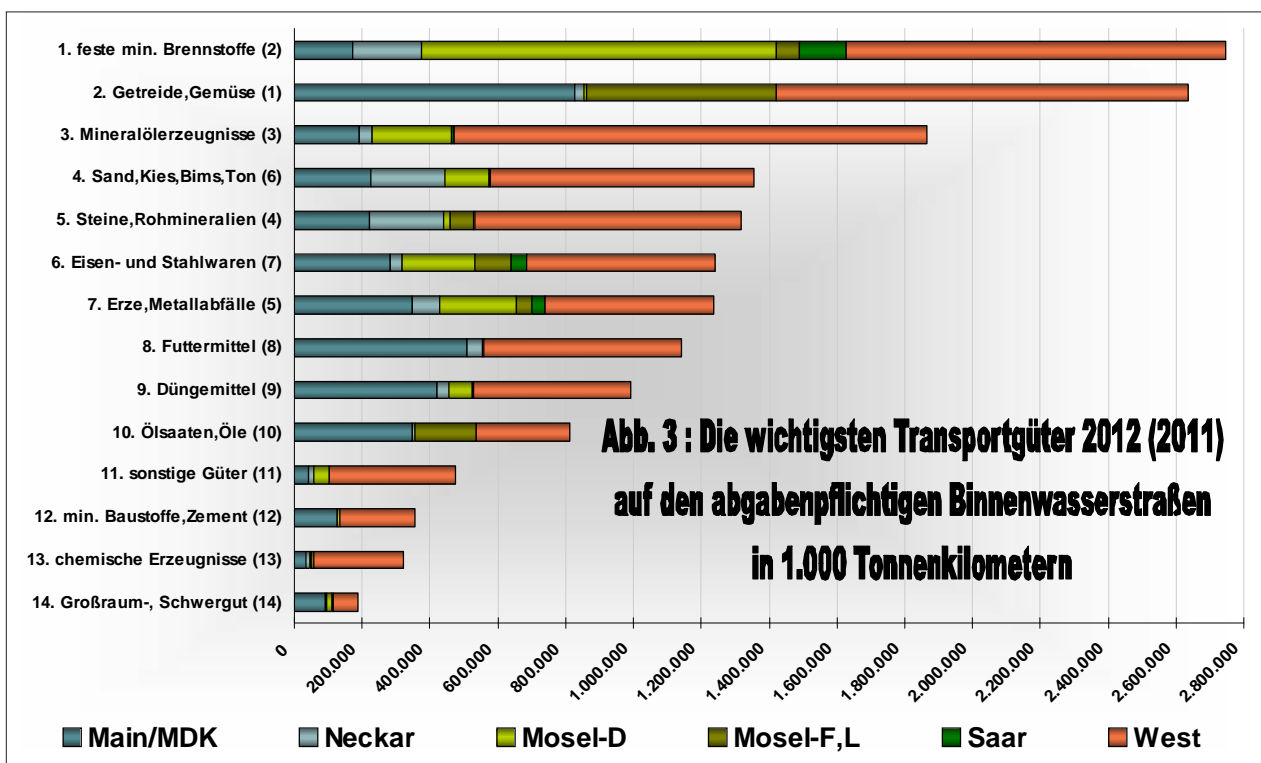


Abb. 3: wichtigste Transportgüter 2012

Während sich im Langzeitvergleich die Konkurrenten Schiene und Straße verbessern konnten, steht die Binnenschifffahrt 2012 exakt da, wo sie vor zehn Jahren bereits angekommen war (220 Mio. t bzw. 58 Mrd. tkm). Der Anteil der Binnenschifffahrt an der Verkehrsleistung (am Verkehrsaufkommen) ging in dieser Zeit von 11,6% (6,2%) auf 9,3% (6,0%) zurück. 15,5 Mrd. Tonnenkilometer, d.h. ein gutes Viertel der Verkehrsleistung war 2012 abgabenpflichtig.

Bei den wichtigsten Transportgütern haben feste Brennstoffe (Kohle) die landwirtschaftlichen Produkte abgelöst. Weiterhin sehr häufig, wenn auch verstärkt im Kanalnetz, sind Mineralölprodukte anzutreffen.

Regionale Entwicklungen

Die deutliche Zunahme der Saarverkehre um eine halbe Mio. Tonnen wirkte sich positiv auf die Mosel aus. Ihr Anteil an den Moselverkehren stieg von 27,3 auf 31,4%. Bei einer Steigerung von 16,8% überschritt das Transportaufkommen die 4-Mio-Tonnen-Grenze. Nur einmal im Jahr 1989 wurde dieses Ergebnis übertroffen. Entscheidend für diese Entwicklung war der sprunghafte Anstieg der Kohletransporte um 831 000 t. Nach dem Schließen der Saarbergwerke und begünstigt durch fallende Weltmarktpreise erreicht die Importkohle einen Anteil von 55% der Saartonnage. Daneben untermauern Eisen, Stahl, Erz und Schrott die Dominanz der Montangüter auf der Saar.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t – Saar			
Rang	Güterart	2011	2012
1	Feste min. Brennstoffe	1,4	2,2
2	Eisen und Stahl	0,9	0,8
3	Erze und Schrott	0,7	0,7
4	Mineralölerzeugnisse	0,1	0,2
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2011	2012
1	Feste min. Brennstoffe	0,9	1,4
2	Eisen und Stahl	0,5	0,5
3	Erze, Schrott	0,4	0,4
4	Mineralölerzeugnisse	0,1	0,1

Tabelle 2

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t – deutsche Mosel			
Rang	Güterart	2011	2012
1	Feste min. Brennstoffe	3,7	4,4
2	Mineralölerzeugnisse	1,2	1,2
3	Erze und Schrott	1,8	1,1
4	Eisen und Stahl	1,1	1,1
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2011	2012
1	Feste min. Brennstoffe	9,0	10,4
2	Mineralölerzeugnisse	2,3	2,3
3	Erze und Schrott	3,9	2,3
4	Eisen und Stahl	2,2	2,1

Tabelle 3

Das gute Saarergebnis spiegelt nur teilweise die Transportentwicklung an den **deutschen Moselschleusen** wider. Das Kohletransportaufkommen erhöht sich zwar auch um stolze 729 000 t, bleibt jedoch im Bergverkehr 100 000 t hinter der Saarentwicklung zurück.

Gleichzeitig sind 693 000 t weniger Eisen und Schrott anzutreffen. Die Stahlkrise an der Obermosel und das Schließen lothringischer Hochöfen zehrten die Gewinne aus den Saarverkehren fast vollständig auf.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t – Moseltransit			
Rang	Güterart	2011	2012
1	Getreide	2,0	2,1
2	Ölsaaten	0,8	0,7
3	Eisen und Stahl	0,4	0,4
4	Steine,...	0,3	0,3
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2011	2012
1	Getreide	5,3	5,6
2	Ölsaaten	1,8	2,1
3	Eisen und Stahl	1,2	1,1
4	Steine,...	0,7	0,7

Tabelle 4

Die **Talverkehre aus Frankreich und Luxemburg** sind – bei leichten Verschiebungen innerhalb der betroffenen Gütergruppen – von landwirtschaftlichen Produkten dominiert. Rückgänge bei Eisen- und Stahlprodukten bestätigen die nachlassenden Hochofenaktivitäten. Ungewöhnlich ist, dass selbst zu Tal Kohletransporte die höchsten Steigerungen um 200 000 t verzeichnen. Offensichtlich handelt es sich um nicht oder nicht mehr benötigte Lagerkohle, z. B. von den geschlossenen Hochöfen, die anderweitig Verwendung findet.

Die Gesamttonnage auf der Mosel erreichte fast 13 Mio. Tonnen. Wegen der gegensätzlichen Entwicklungen fällt die Steigerung um 230 000 t eher bescheiden aus.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t – Neckar			
Rang	Güterart	2011	2012
1	Salz, Steine, Erde...	2,0	1,8
2	Sand, Kies, Ton...	1,7	1,8
3	Feste min. Brennstoffe	0,9	1,6
4	Erze, Schrott	0,5	0,5
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2011	2012
1	Sand, Kies, Ton...	2,1	2,2
2	Feste min. Brennstoffe	1,2	2,0
3	Salz, Steine, Erden...	1,5	1,2
4	Erze, Schrott	0,8	0,8

Tabelle 5

Die Erfolgsgeschichte der Kohle wird rechtsrheinisch auf dem **Neckar** fortgeschrieben, denn auch dort wurden 677 000 t mehr abgerechnet. Weiterhin bestimmen Salz, Sand und Kies die Gütertransporte.

7,3 Mio. Tonnen Güter passierten 2012 die Neckarschleusen, 580.000 t mehr als im Vorjahr.

Transportgüter nach dem Transportaufkommen in Mio. t – Main MDK			
Rang	Güterart	2011	2012
1	Mineralölerzeugnisse	2,7	2,8
2	Sand, Kies, Ton ...	2,6	2,7
3	Getreide	1,3	1,8
4	Düngemittel	1,5	1,6
Transportgüter nach der Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Rang	Güterart	2011	2012
1	Getreide	5,1	8,3
2	Futtermittel	5,0	5,1
3	Düngemittel	3,8	4,2
4	Ölsaaten, Öle	2,1	3,5

Tabelle 6

Auf **Main und Main-Donau-Kanal** wurden in allen Gütergruppen höhere Jahrestonnagen erzielt, mit Ausnahme der Baustoffe und der ... Kohle, die hier erstaunlicherweise mit 167 000 t die höchsten Verluste verzeichnete. Die Gesamttonnage kletterte um 1,3 Mio. t auf über 17 Mio. Tonnen. Bessere Ernteerträge in den zentralen Donaustaaten und im südlichen Bayern brachten deutlich mehr landwirtschaftliche Erzeugnisse auf die störungsfreie Wasserstraße.

Auf den abgabenpflichtigen süddeutschen Bundeswasserstraßen erfasste die **Abrechnungsstelle in Mainz** 2012 eine Gesamtverkehrsleistung von 8 087 828 004 tkm, 774 Mio. tkm oder 10,6 % mehr als 2011. Damit näherte sie sich ein wenig dem Ergebnis der **Abrechnungsstelle in Münster** an, die 2012 auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen 8 596 027 686 Tonnenkilometer registrierte, 554 Mio. tkm weniger als im Vorjahr.

Containerschifffahrt

Die Entwicklung der Containerschifffahrt erfuhr nahezu identische Verschiebungen. Auf den Bundeswasserstraßen wurden gesamt 219 580 TEU abgefertigt, 1 294 TEU mehr als 2011. Einen neuen Höchstwert erreichten die abgabenfreien Leercontainer mit 88 888 TEU.

10-prozentige Verluste der norddeutschen Bundeswasserstraßen (- 12 307 TEU) wurden durch ein 15-prozentiges Plus im Süden (+13 601 TEU) wieder wettgemacht. Neue Containerlinien werden zz. auf der Mosel zwischen Dillingen/Metz und ARA-Häfen erprobt.

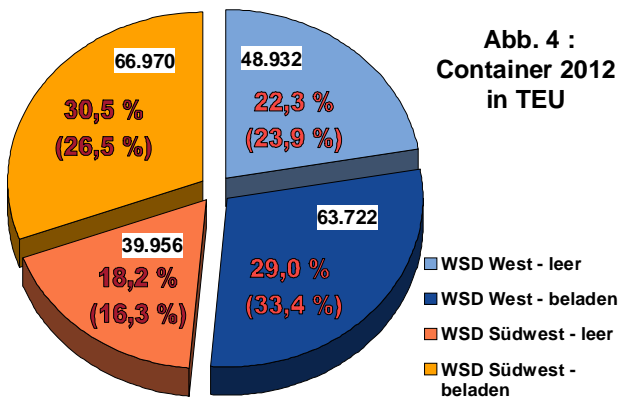


Abb. 4: Container 2012 in TEU

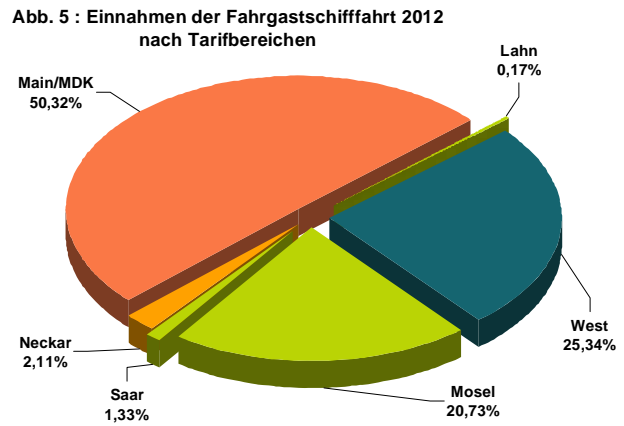


Abb. 5: Fahrgastschifffahrt 2012

Fahrgastschifffahrt

Die Einnahmen aus der Fahrgastschifffahrt verteilen sich sehr unterschiedlich auf die Abrechnungsstellen. **Fahrgasttagesschiffe** zahlten die Abgaben 2012 zu 73% an die WSD West. Die WSD Südwest dagegen profitiert mit einem Anteil von 94,6% vom anhaltenden Boom der **Flusskreuzfahrten**, die bevorzugt über den Main/MDK (68%) und die Mosel (24%) führen. Höhere Abgabensätze und längere Strecken sorgen dafür, dass 70% der Fahrgastschifffahrtsabgaben (904 175 €) von Kabinenschiffen und nur 379 101 € von Tagesausflugschiffen erhoben wurden. Das hat zur Folge, dass über die Hälfte der FGS-Einnahmen auf Main und Main-Donau-Kanal anfielen.

Sonstige Einnahmen

Weitere Schiffsarten wie schwimmende Geräte und Anlagen, Kaskos und Kleinfahrzeuge sind seltener anzutreffen und daher nur mit gut 24 000 € an den Einnahmen beteiligt. Dagegen prägt die Sportschifffahrt saisonal das Bild zahlreicher Wasserstraßen. Mit einer kleinen jährlichen Pauschalzahlung der Verbände steuert sie aber unverhältnismäßig wenig zu den Einnahmen bei.

Da an den meisten Bundeswasserstraßen im 24-Stunden-Betrieb geschleust wird, kommen zusätzliche Gebühren für Früh-, Spät- und Nachtschleusungen kaum zur Anwendung. Da auch Vorschleusungen der Güterschifffahrt nicht üblich sind, fielen nur 56 000 € dieser Zusatzgebühren an. Leerfahrt- und Nachlösezuschläge in Höhe von 175 000 € werden nur im Bereich der norddeutschen Bundeswasserstraßen erhoben.

	schw. Geräte	Sport-, Kleinfz.	zusätzl. Gebühr	Leerfahrt-zuschlag	Nachlöse-zuschlag	Gesamt
Main	12 217,00					12 217,00
Neckar	1 587,50		11 375,00			12 962,50
Mosel-D	498,00					498,00
Saar	174,50					174,50
Lahn			1 100,00			1 100,00
West	9 609,50	81,00	43 614,50	172 176,00	2 910,00	228 391,00
BVBS		51 000,00				51 000,00
Gesamt	24 086,50	51 081,00	56 089,50	172 176,00	2 910,00	306 343,00

Tabelle 7: sonstige Abgaben 2012

Abgabenerhebung

Da alle Weiterentwicklungen des Erhebungsverfahrens bis zur Einführung eines neuen Gebührensystems zurückgestellt sind, resultieren Einspareffekte gegenwärtig bestenfalls aus der zunehmenden Fernsteuerung von Schleusen. Von über 200 Schleusen und Leitzentralen erhoben 2012 nur noch 45 Abfertigungsstellen im süddeutschen und 43 im norddeutschen Bereich die Schifffahrtsabgaben vor Ort. Zehn Abferti-

gungsstellen erzielten jeweils mehr als eine Million Einnahmen. Die beiden herausragenden Abfertigungsstellen sind die zentrale Hebestelle Kostheim für alle Main/MDK-Verkehre vom und zum Rhein sowie die Hebestelle der WDK-Eingangsschleuse Friedrichsfeld, die allein für knapp ein Drittel aller Einnahmen verantwortlich zeichnen:

Rang 2012 (2011)	Nr.	Abfertigungsstelle	Bereich	unbare Zahlungen	Barzahlungen	Gesamteinnahmen
1 (1)	301	Kostheim	Main	9 118 092,73	278 354,26	9 396 446,99
2 (2)	004	Friedrichsfeld	West	6 166 486,18	57 398,20	6 223 884,38
3 (4)	501	Koblenz	Mosel	4 205 426,80	108 389,90	4 313 816,70
4 (5)	023	Lüneburg	West	4 047 524,08	20 410,66	4 067 934,74
5 (3)	016	Anderten	West	3 952 414,14	0,00	3 952 414,14
6 (6)	002	Duisburg-Meiderich	West	3 140 003,82	36 993,63	3 176 997,45
7 (7)	201	Feudenheim	Neckar	2 405 146,50	40 803,27	2 445 949,77
8 (8)	031	Rothensee	West	1 545 837,12	7 272,67	1 553 109,79
9 (9)	012	Herbrum	West	1 112 539,97	103 420,72	1 215 960,69
10 (10)	021	Bremen	West	1 087 260,20	11 382,20	1 098 642,40

Tabelle 8: Schifffahrtsabgaben 2012 – Abfertigungsstellen nach Gesamteinnahmen

Verhältnis Barzahler – Stundungsnehmer					
		Barzahlung		Stundung und sonstige	
Saar	Einnahmen	4 559 €	0,9%	5 329 04 €	99,1%
	Fälle (Vorjahr)	97 (91)	4,7%	1 961 (1 971)	95,3%
Mosel	Einnahmen	1 119 58 €	2,3%	4 865 723 €	97,7%
	Fälle (Vorjahr)	507 (519)	8,5%	5 388 (5 993)	91,5%
Neckar	Einnahmen	68 037 €	1,8%	3 664 047 €	98,2%
	Fälle (Vorjahr)	209 (236)	3,5%	5 735 (6 404)	96,5%
Main/MDK	Einnahmen	3 209 71 €	3,3%	9 393 709 €	96,7%
	Fälle (Vorjahr)	507 (593)	3,5%	13 960 (14 941)	96,5%
West	Einnahmen	4 199 98 €	1,4%	2 981 6 504 €	98,6%
	Fälle (Vorjahr)	1 548 (1 862)	2,7%	58 906 (62 146)	97,3%
Gesamt	Einnahmen	9 255 96 €	1,9%	48 276 077 €	98,1%
	Fälle (Vorjahr)	2 868 (3 188)	3,2%	86 000 (92 192)	96,8%

Tabelle 9: Barzahler – Stundungsnehmer

Rund 90 000 Abgabenerklärungen wurden 2012 erfasst, 27% davon in Kostheim und Friedrichsfeld. Durchschnittlich fertigten diese Hebestellen 37 bzw. 28 Schiffe pro Tag ab. Der Anteil der verwaltungsaufwändigen Bareinnahmen wird erfreulicherweise immer geringer (1,88%). Selbst die stärksten Barzahlerschleusen erheben eher selten bar (Herbrum 1,3 sowie Koblenz und Kostheim je 1,1 Fälle pro Tag).

Die Zahl der Abgabenerklärungen ist 2012 deutlich um 6,8% auf 88 868 zurückgegangen. Die Einnahmen und Fallzahlen der WSD West litten unter Transportverlus-

ten von über 2,1 Mio. Tonnen. Die günstigen Rhein- und Donau-Pegelstände erlaubten auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen den Einsatz größerer Schiffseinheiten mit rd. 10% höherer Auslastung. Daher verringerten sich bei der WSD Südwest die Fallzahlen, weil weniger Güterschiffe genügten, um mehr Tonnage zu befördern:

Feudenheim: 10,9% weniger Schiffe bei 8,3% mehr Ladung,
Koblenz: 9,5% weniger Schiffe bei 2,1% mehr Ladung,
Kostheim: 8,9% weniger Schiffe bei 11,3% mehr Ladung.

Fazit

So sehr sich alle Beteiligten den Einsatz moderner Erhebungsverfahren wünschten, so sehr ist auch festzuhalten, dass die Abrechnungsstellen, die Abfertigungsstellen vor Ort, das DLZ-IT, die Bundeskasse, die DVB LogPay GmbH und andere engagiert und kooperativ bemüht sind, selbst unter den aktuell schwierigen Randbedingungen Schifffahrt und Verladern zuverlässige Partner von bleiben.

Gleichzeitig bilden Daten der Abgabenerhebung die unverzichtbare Basis zahlreicher Verkehrsstatistiken der WSV und des Statistischen Bundesamtes.

Noch im Vorjahresbericht schien „es schwer vorstellbar, dass sich der Abwärtstrend fortsetzen werde. Angesichts vieler konjunktureller, witterungsbedingter und anderer Unwägbarkeiten sei dies aber auch nie auszuschließen.“ Tatsächlich erfüllte sich der hoffnungsvolle Teil dieser Prognose nur im süddeutschen Bereich.

Die Binnenschifffahrt hat 2012 im Vergleich zur Konkurrenz der Landverkehrsträger immerhin weniger verloren. Trotz skeptischer Erwartungen im Euro-Raum wird für die deutsche Wirtschaft ein Wachstum nicht ausgeschlossen, da die deutsche Exportwirtschaft 2013 ein Rekordjahr erwartet.

Das Abrechnungsjahr 2013 startete bis Februar bereits mit Mehreinnahmen von 1,8 Mio. €, d.h. bei der WSD West 31,7%, bei der WSD Südwest 31,0% mehr als 2012. Darauf stützen die Autoren die vage Hoffnung, dass es 2013 mit den Schifffahrtsabgaben wieder aufwärts gehen könne.

Anlage 1

Frachtschiffsverkehr

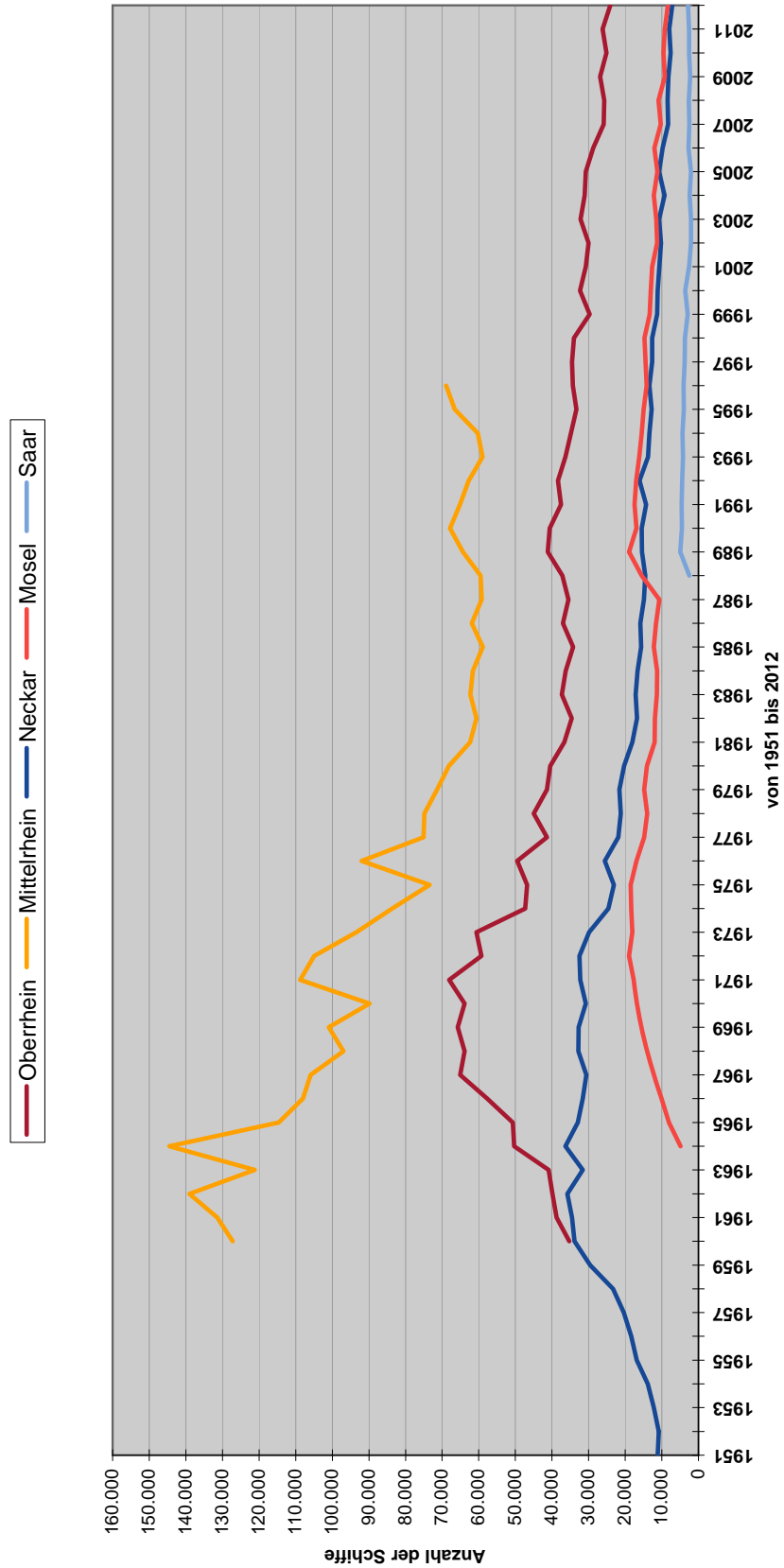
Frachtschiffsverkehr 2012 – Vergleich zum Vorjahr	38
Entwicklung des Frachtschiffsverkehrs im Bereich der WSD Südwest	39
Neckar (Schleuse Feudenheim)	
Frachtschiffsverkehr 2012 – Schiffslängen	40
Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert	41
Mosel (Schleuse Koblenz)	
Frachtschiffsverkehr 2012 – Schiffslängen	42
Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert	43
Entwicklung der Fahrten von beladenen 135 m Schiffen nach Nationen gruppiert	44

WSD Südwest

Frachtschiffsverkehr 2012 – Vergleich zum Vorjahr

Frachtschiffsverkehr					
Bundeswasserstraße (Erfassungsstelle)	Anzahl		Anzahl		
	zu Berg	zu Tal	2012	2011	Veränd. in %
Oberrhein (Schleuse Iffezheim)					
mit eig. Triebkraft	10 302	10 375	20 677	22 471	-8,0%
ohne eig. Triebkraft	1 677	1 695	3 372	3 693	-8,7%
Gesamtverkehr	11 979	12 070	24 049	26 164	-8,1%
davon leer	3 563	4 274	7 837	8 126	-3,6%
Neckar (Schleuse Feudenheim)					
mit eig. Triebkraft	3 504	3 604	7 108	7 884	-9,8%
ohne eig. Triebkraft	5	5	10	58	-82,8%
Gesamtverkehr	3 509	3 609	7 118	7 942	-10,4%
davon leer	236	1 642	1 878	1 895	-0,9%
Mosel (Schleuse Koblenz)					
mit eig. Triebkraft	3 659	3 728	7 387	8 014	-7,8%
ohne eig. Triebkraft	505	491	996	1 161	-14,2%
Gesamtverkehr	4 164	4 219	8 383	9 175	-8,6%
davon leer	201	1 241	1 442	1 589	-9,3%
Saar (Schleuse Kanzem)					
mit eig. Triebkraft	1 179	1 187	2 366	2 219	6,6%
ohne eig. Triebkraft	229	231	460	315	46,0%
Gesamtverkehr	1 408	1 418	2 826	2 534	11,5%
davon leer	48	903	951	675	40,9%

Entwicklung des Frachtschiffsverkehrs im Bereich der WSD Südwest



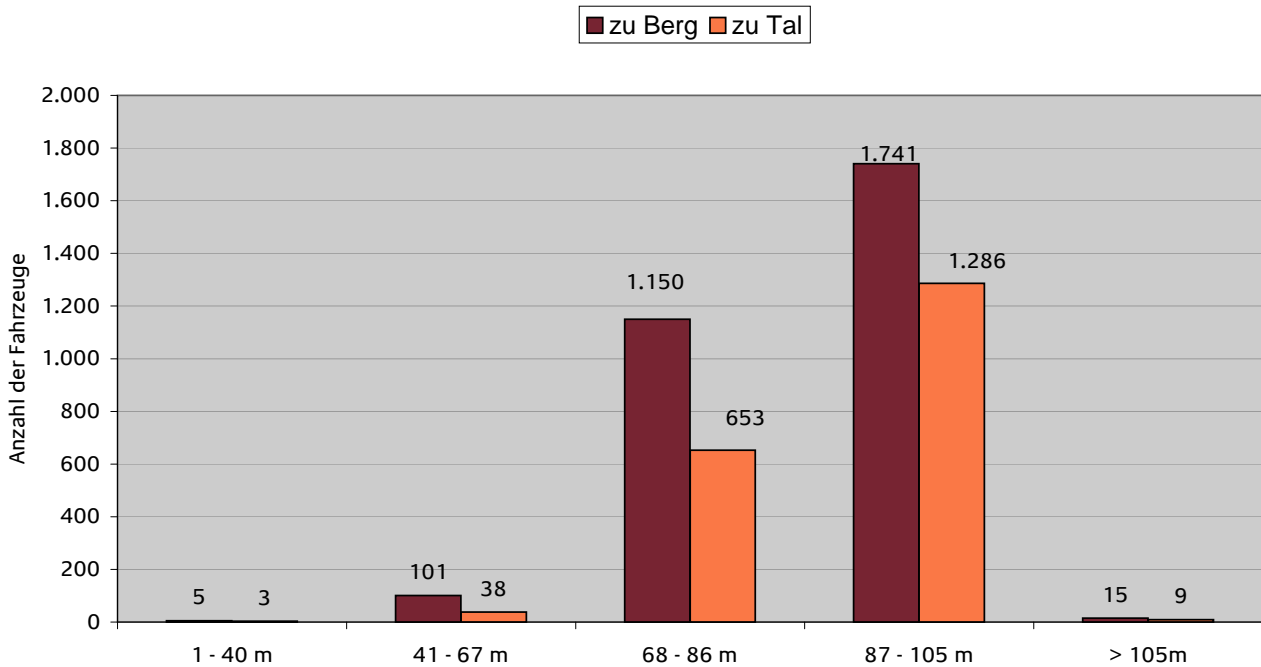
Neckar (Schleuse Feudenheim)

Frachtschiffsverkehr 2012 – Schiffslängen

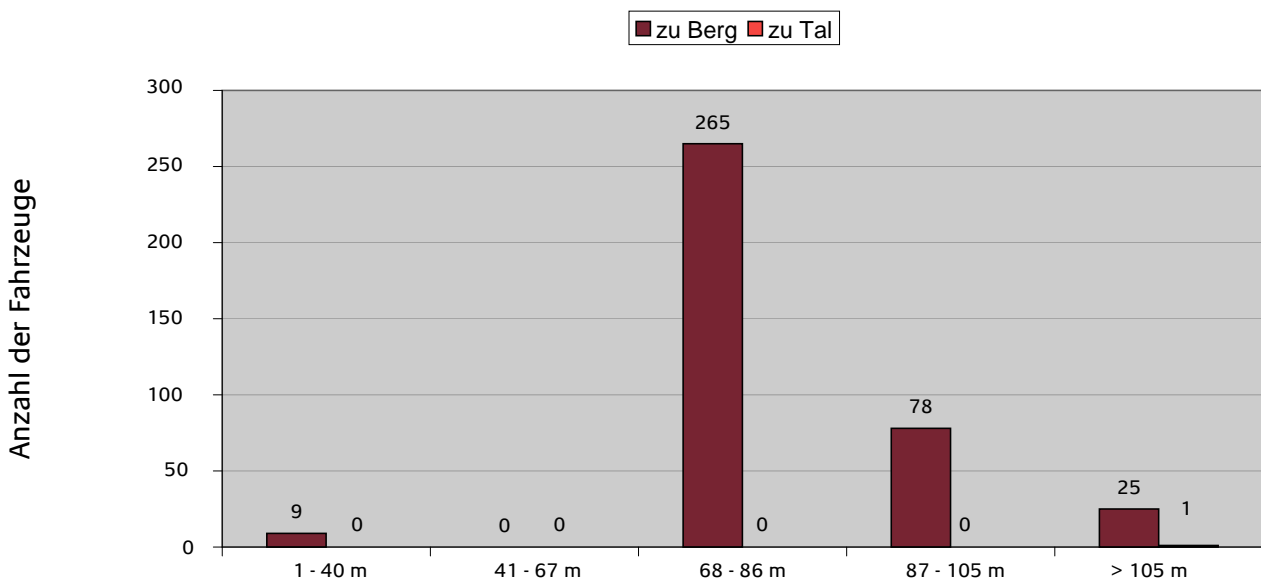
	zu Berg				zu Tal				Gesamt				
	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Container	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Container	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Container	
GMS	1-40 m	5	7 457	5 713	0	3	5 991	4 023	0	8	13 448	9 736	0
	41-67 m	101	79 621	56 893	0	38	33 138	24 573	0	139	112 759	81 466	0
	68-86 m	1 150	1 554 948	1 311 527	0	653	900 507	633 746	0	1 803	2 455 455	1 945 273	0
	87-105 m	1 741	4 069 241	2 822 442	6 249	1 286	3 017 597	1 946 848	6 794	3 027	7 086 838	4 769 290	13 043
	>105 m	15	34 280	26 865	0	9	20 336	16 734	0	24	54 616	43 599	0
	Summe	3 012	5 745 547	4 223 440	6 249	1 989	3 977 569	2 625 924	6 794	5 001	9 723 116	6 849 364	13 043
GSL	1-40 m	0	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	0
	68-86 m	4	10 696	7 270	0	3	6 644	3 548	0	7	17 340	10 818	0
	87-105 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Summe	4	10 696	7 270	0	3	6 644	3 548	0	7	17 340	10 818	0
	TMS	1-40 m	9	1 258	175	0	0	0	0	0	9	1 258	175
41-67 m		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
68-86 m		265	397 165	308 419	0	0	0	0	0	265	397 165	308 419	0
87-105 m		78	1 560 70	1 143 49	0	0	0	0	0	78	1 560 70	1 143 49	0
>105 m		25	61 877	31 300	0	1	2 506	525	0	26	64 383	31 825	0
Summe		377	616 370	454 243	0	1	2 506	525	0	378	618 876	454 768	0
Gesamt	1-40 m	14	8 715	5 888	0	3	5 991	4 023	0	17	14 706	9 911	0
	41-67 m	101	79 621	56 893	0	38	33 138	24 573	0	139	112 759	81 466	0
	68-86 m	1 419	1 962 809	1 627 216	0	656	907 151	637 294	0	2 075	2 869 960	2 264 510	0
	87-105 m	1 819	4 225 311	2 936 791	6 249	1 286	3 017 597	1 946 848	6 794	3 105	7 242 908	4 883 639	13 043
	>105 m	40	96 157	58 165	0	10	22 842	17 259	0	50	118 999	75 424	0
	Summe	3 393	6 372 613	4 684 953	6 249	1 993	3 986 719	2 629 997	6 794	5 386	10 359 332	7 314 950	13 043

Neckar (Schleuse Feudenheim)

Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert



Beladene Tankmotorschiffe nach Längen gruppiert



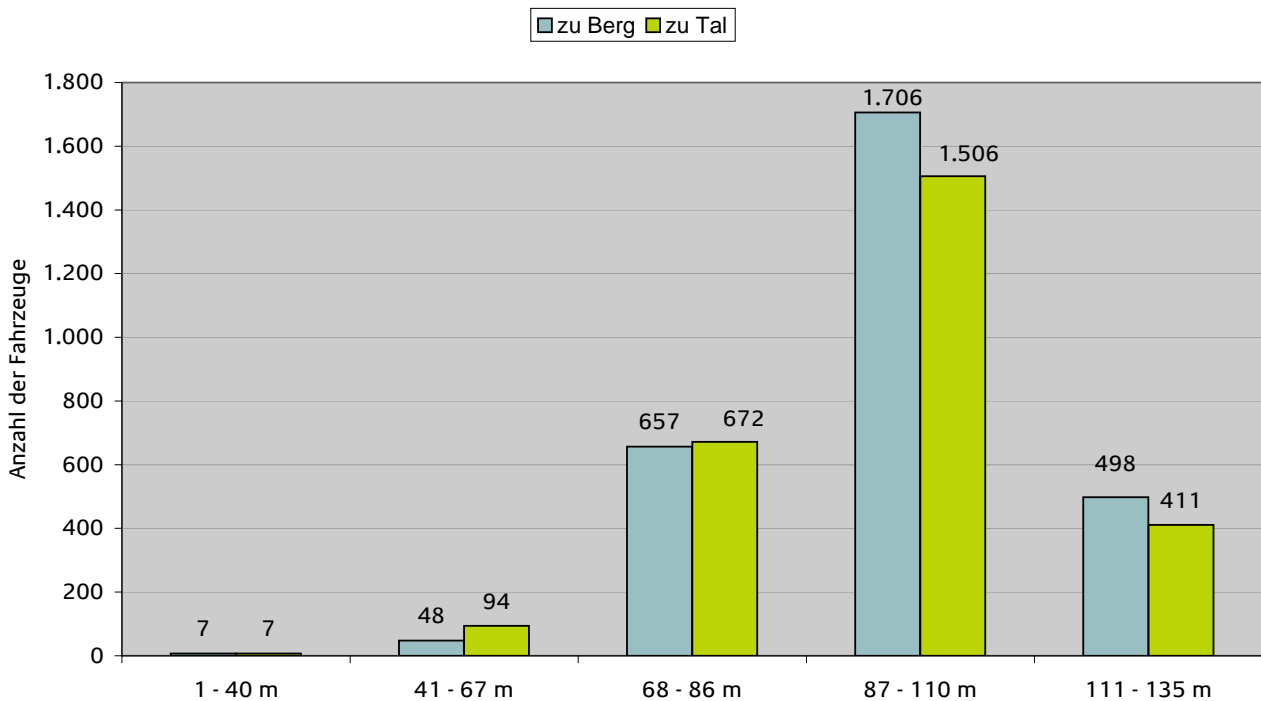
Mosel (Schleuse Koblenz)

Frachtschiffsverkehr 2012 – Schiffslängen

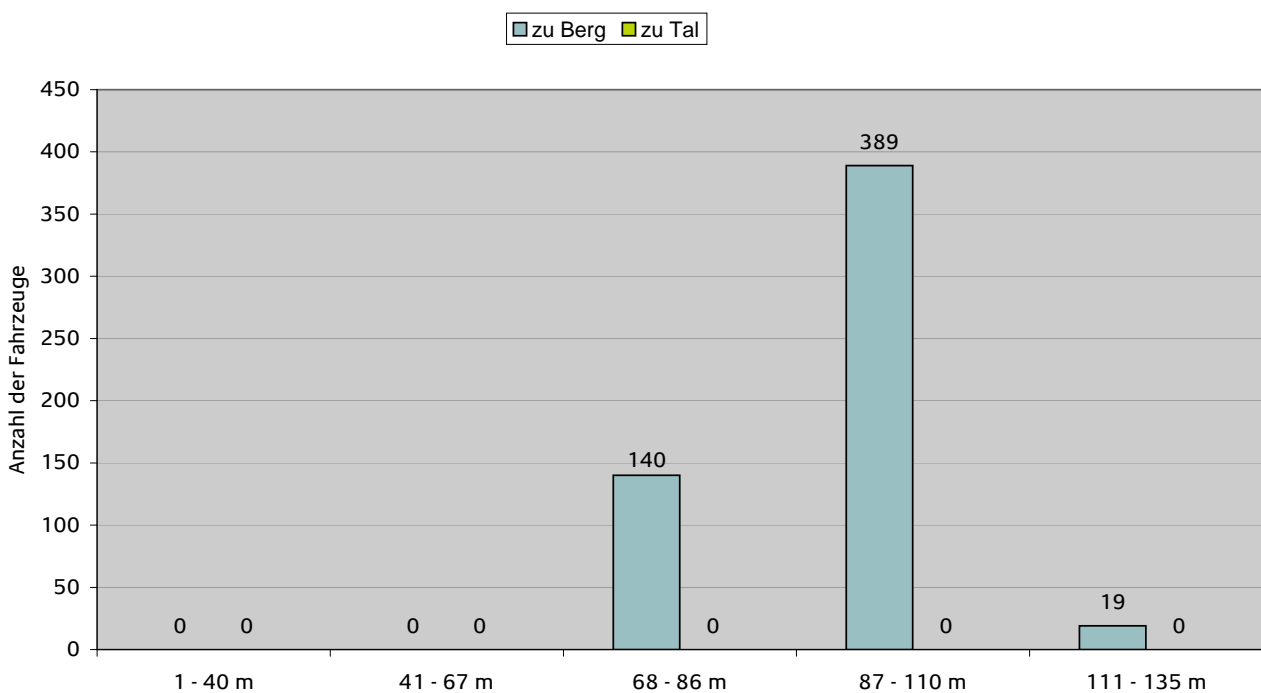
	zu Berg				zu Tal				Gesamt				
	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	Anzahl	Tragfähigkeit	Ladung	Contai-ner	
GMS	1-40 m	7	9204	5870	0	7	4392	3241	0	14	13596	9111	0
	41-67 m	48	39907	34201	0	94	73389	59528	0	142	113296	93729	0
	68-86 m	657	924976	751007	4	674	919972	716825	323	1331	1844948	1467832	327
	87-110 m	1706	4703305	3624343	1261	1506	4129814	2900286	1750	3212	8833119	6524629	3011
	111-135 m	498	1930471	1411601	1785	411	1580838	1034099	1411	909	3511309	2445700	3196
Summe	2916	7607863	5827022	3050	2692	6708405	4713979	3484	5608	14316268	10541001	6534	
GSL	1-40 m	1	1927	1463	0	2	3907	2100	0	3	5834	3563	0
	41-67 m	37	67603	52349	0	49	98539	65142	0	86	166142	117491	0
	68-86 m	421	947407	795650	129	232	509736	363569	743	653	1457143	1159219	872
	87-110 m	0	0	0	0	1	2423	1931	0	1	2423	1931	0
	Summe	459	1016937	849462	129	284	614605	432742	743	743	1631542	1282204	872
TMS	1-40 m	0	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	0
	68-86 m	140	213343	172486	0	1	1586	1259	0	141	214929	173745	0
	87-110 m	389	993114	726663	0	1	2308	1504	0	390	995422	728167	0
	111-135 m	19	69072	41272	0	0	0	0	0	19	69072	41272	0
Summe	548	1275529	940421	0	2	3894	2763	0	550	1279423	943184	0	
Gesamt	1-40 m	8	11131	7333	0	9	8299	5341	0	17	19430	12674	0
	41-67 m	85	107510	86550	0	143	171928	124670	0	228	279438	211220	0
	68-86 m	1218	2085726	1719143	133	907	1431294	1081653	323	2125	3517020	2800796	1199
	87-110 m	2095	5696419	4351006	1261	1508	4134545	2903721	1750	3603	9830964	7254727	3011
	111-135 m	517	1999543	1452873	1785	411	1580838	1034099	1411	928	3580381	2486972	3196
Summe	3923	9900329	7616905	3179	2978	7326904	5149484	3484	6901	17227233	12766389	7406	

Mosel (Schleuse Koblenz)

Beladene Gütermotorschiffe nach Längen gruppiert



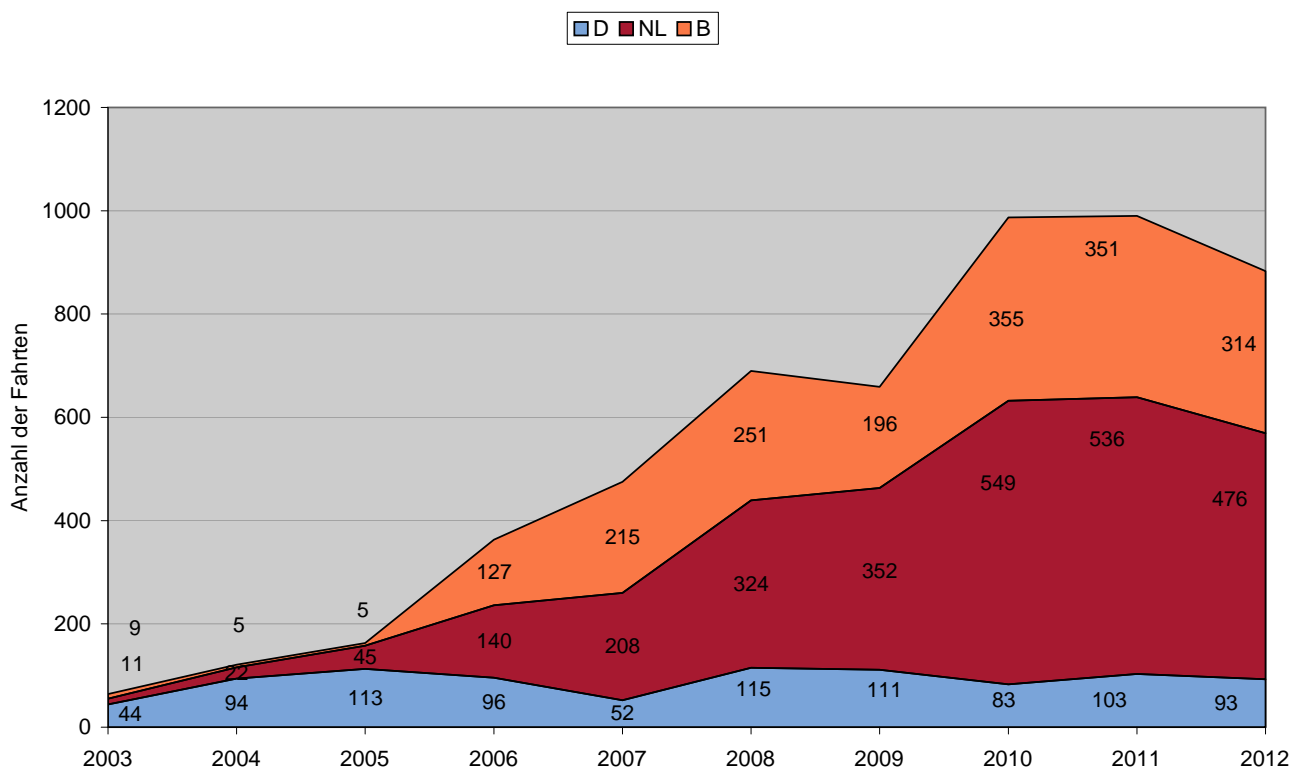
Beladene Tankmotorschiffe nach Längen gruppiert



Mosel (Schleuse Koblenz)

Entwicklung der Fahrten von beladenen 135 m Schiffen nach Nationen gruppiert

Jahr		Nationen				
		Deutschland	Niederlande	Belgien	Frankreich	Gesamt
2003	Berg	22	8	5	0	35
	Tal	22	3	4	0	29
	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
2012	Berg	50	272	168	0	490
	Tal	43	204	146	0	393
	Gesamt	93	476	314	0	883



Anlage 2

Güterverkehr

Güterverkehr 2012 – Vergleich zum Vorjahr	48
Verkehr nach Flaggenanteilen 2012 – Vergleich zum Vorjahr	49
Tonnenkilometrische Leistung 2012 – Vergleich zum Vorjahr	50
Oberrhein (Schleuse Iffezheim)	
Entwicklung des Güterverkehrs	51
Verkehr nach Hauptgüterarten 2012 – Vergleich zum Vorjahr	52
Verkehr nach Flaggenanteilen 2012	53
Neckar (Schleuse Feudenheim)	
Entwicklung des Güterverkehrs	54
Verkehr nach Hauptgüterarten 2012 – Vergleich zum Vorjahr	55
Verkehr nach Flaggenanteilen 2012	56
Güterverkehr 2012 – zusätzliche Angaben	57
Mosel (Schleuse Koblenz)	
Entwicklung des Güterverkehrs	58
Verkehr nach Hauptgüterarten 2012 – Vergleich zum Vorjahr	59
Verkehr nach Flaggenanteilen 2012	60
Güterverkehr 2012 – zusätzliche Angaben	61
Saar (Schleuse Kanzem)	
Entwicklung des Güterverkehrs	62
Verkehr nach Hauptgüterarten 2012 – Vergleich zum Vorjahr	63
Verkehr nach Flaggenanteilen 2012	64

WSD Südwest

Güterverkehr 2012 – Vergleich zum Vorjahr

Güterverkehr					
Bundeswasserstraße (Erfassungsstelle)	2012		2011		Veränderung in %
	in t	Anteil in %	in t	Anteil in %	
Oberrhein (Schleuse Iffezheim)					
zu Berg	12 233 079	49,5%	10 628 219	47,8%	15,1%
zu Tal	12 493 642	50,5%	11 586 881	52,2%	7,8%
Gesamt	24 726 721	100,0%	22 215 100	100,0%	11,3%
Mittelrhein (Schnittstelle Bingen – Daten v. Stat. Bundesamt)					
zu Berg	35 722 171	61,6%	31 339 238	61,6%	14,0%
zu Tal	22 267 989	38,4%	19 525 902	38,4%	14,0%
Gesamt	57 990 160	100,0%	50 865 140	100,0%	14,0%
Neckar (Schleuse Feudenheim)					
zu Berg	4 686 542	64,0%	4 011 344	59,4%	16,8%
zu Tal	2 630 998	36,0%	2 742 909	40,6%	-4,1%
Gesamt*	7 317 540	100,0%	6 754 253	100,0%	8,3%
Mosel (Schleuse Koblenz)					
zu Berg	7 680 422	59,9%	7 643 409	60,8%	0,5%
zu Tal	5 149 484	40,1%	4 921 493	39,2%	4,6%
Gesamt	12 829 906	100,0%	12 564 902	100,0%	2,1%
Saar (Schleuse Kanzem)					
zu Berg	2 973 588	74,8%	2 294 668	66,7%	29,6%
zu Tal	1 003 774	25,2%	1 145 876	33,3%	-12,4%
Gesamt	3 977 362	100,0%	3 440 544	100,0%	15,6%

* vergleiche Seite 14: zusätzliche Ladung im Containerverkehr

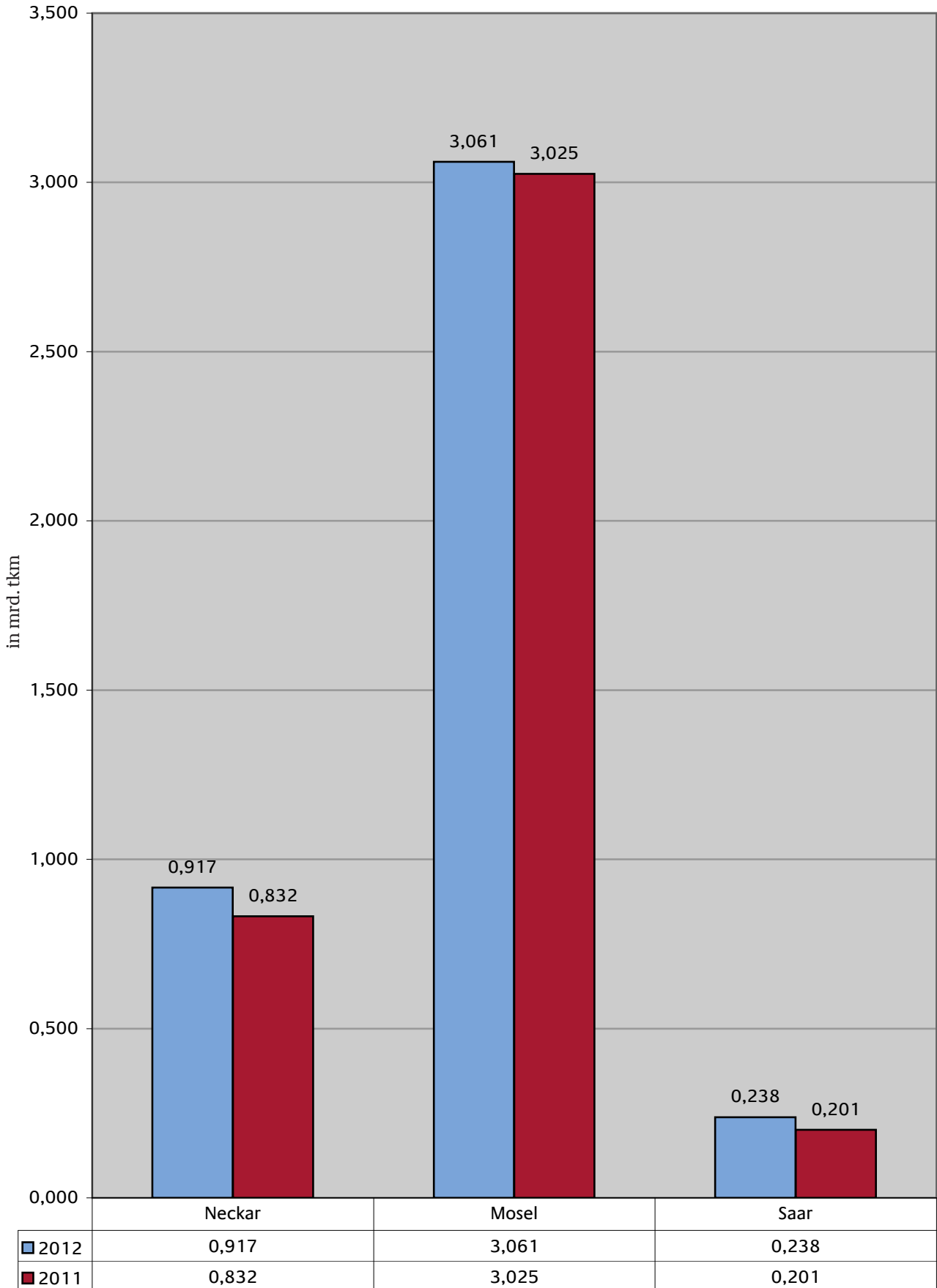
WSD Südwest

Verkehr nach Flaggenanteilen 2012 – Vergleich zum Vorjahr

Güterverkehr nach Flaggen in Prozent								
Flagge	Oberrhein (Schleuse Iffezheim)		Neckar (Schleuse Feudenheim)		Mosel (Schleuse Koblenz)		Saar (Schleuse Kanzem)	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Deutschland	27,2	29,7	57,6	60,0	15,0	15,8	19,6	22,2
Niederlande	55,1	54,2	37,1	34,4	49,1	50,0	47,7	51,9
Belgien	10,4	10,1	3,3	3,4	27,0	24,6	28,2	19,9
Frankreich	1,4	1,0	0,4	0,3	3,2	2,8	1,6	2,6
Schweiz	5,1	4,2	1,0	1,4	3,7	4,3	0,5	0,7
Luxemburg	0,0	0,0	0,4	0,4	1,9	2,2	2,4	2,4
Sonstige	0,8	0,8	0,2	0,1	0,1	0,3	0,0	0,3

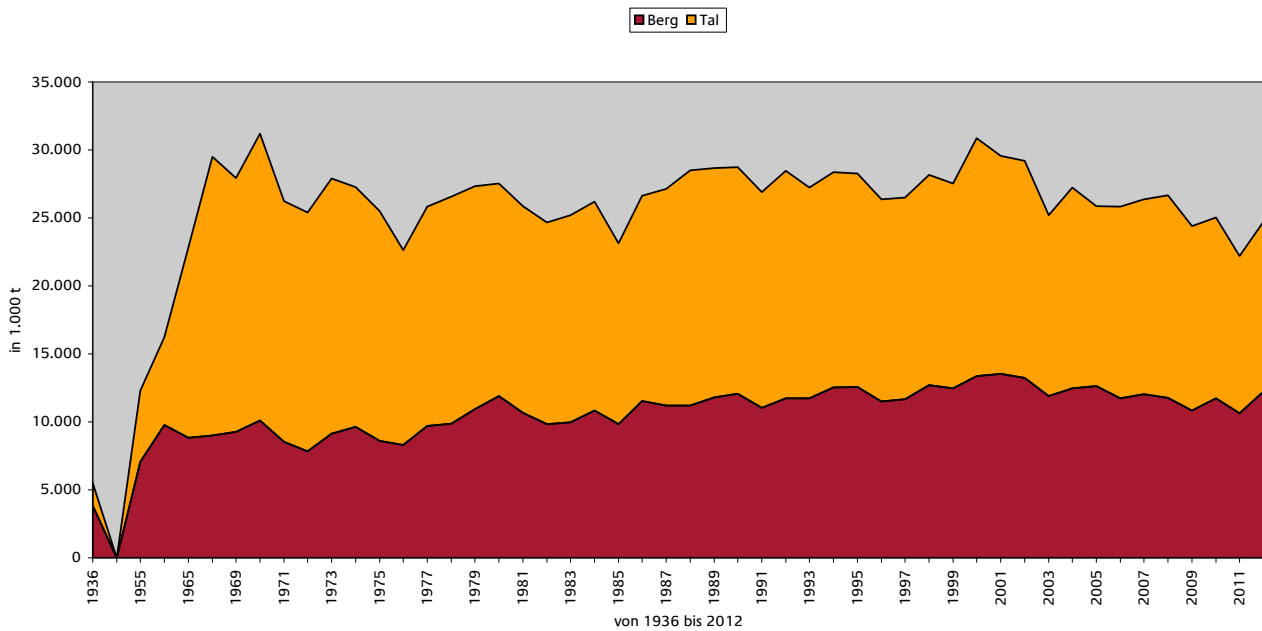
WSD Südwest

Tonnenkilometrische Leistung 2012 – Vergleich zum Vorjahr

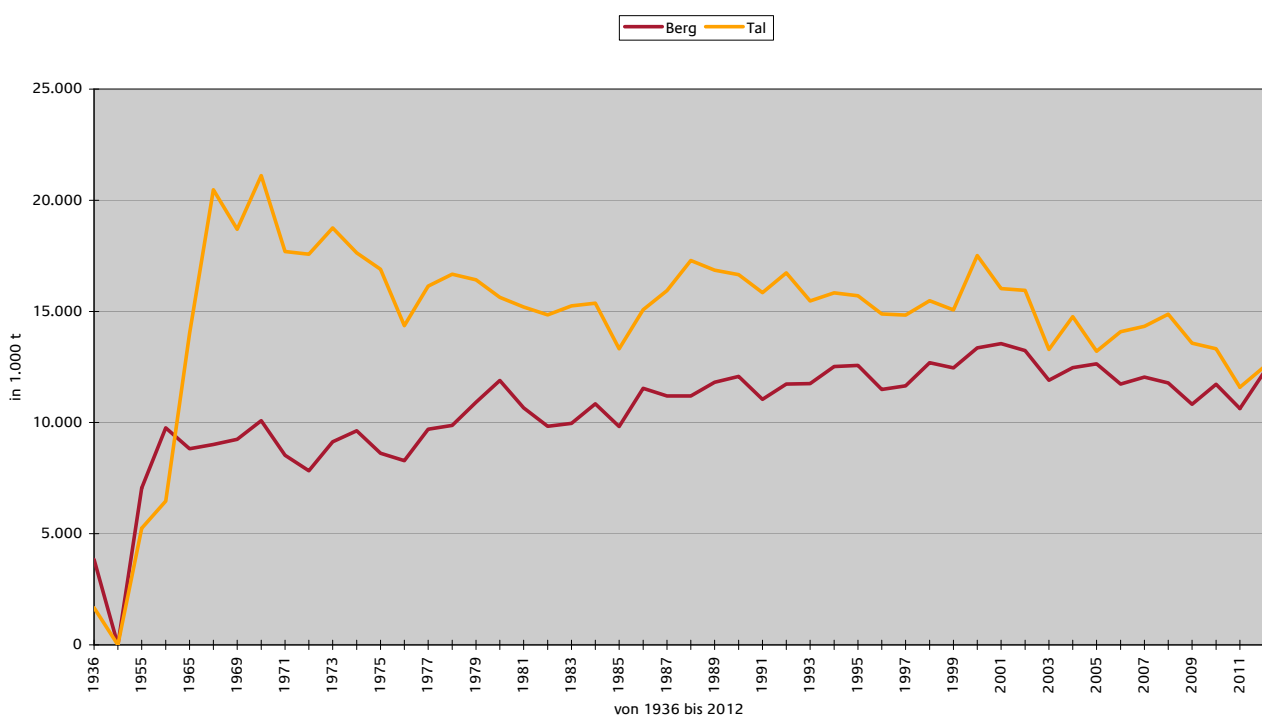


Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

Entwicklung des Güterverkehrs



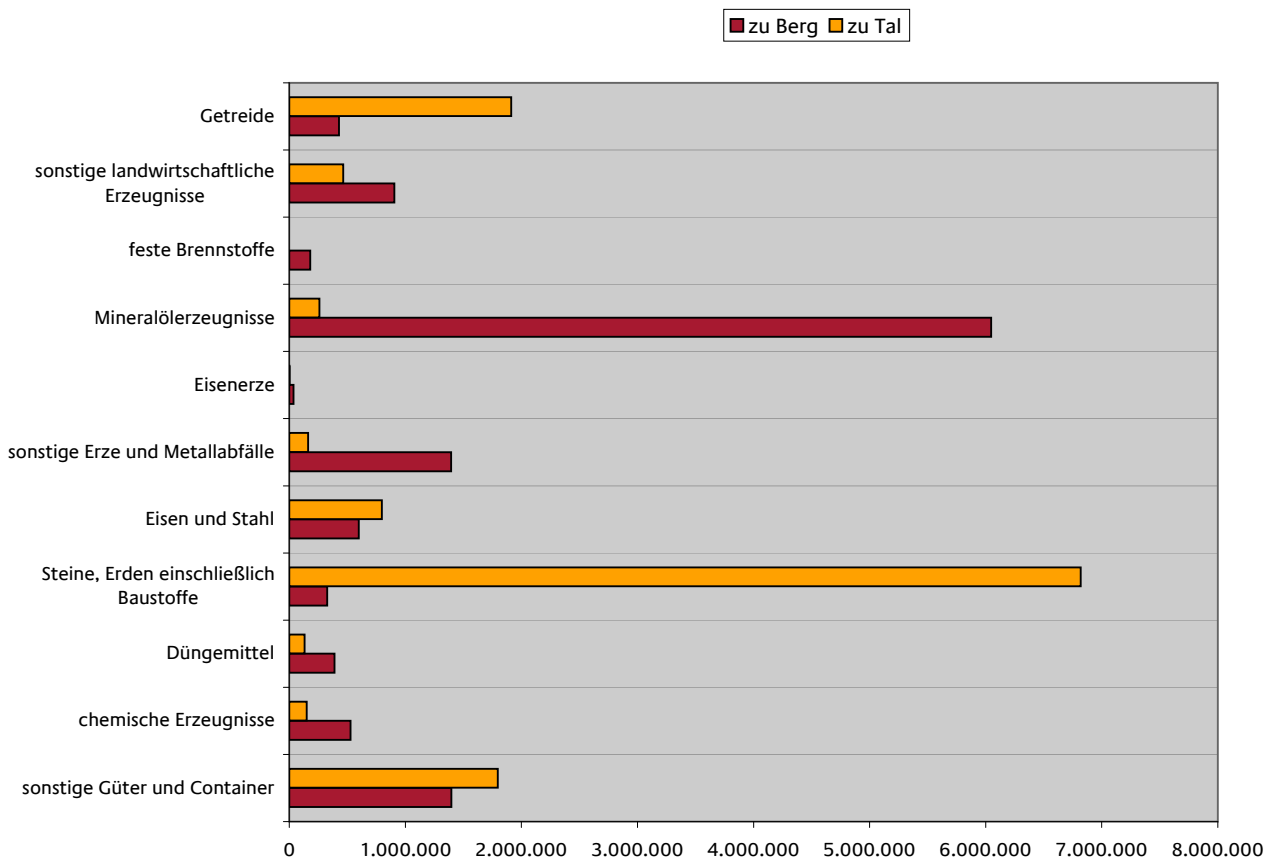
Anteil Berg- und Talverkehr



Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

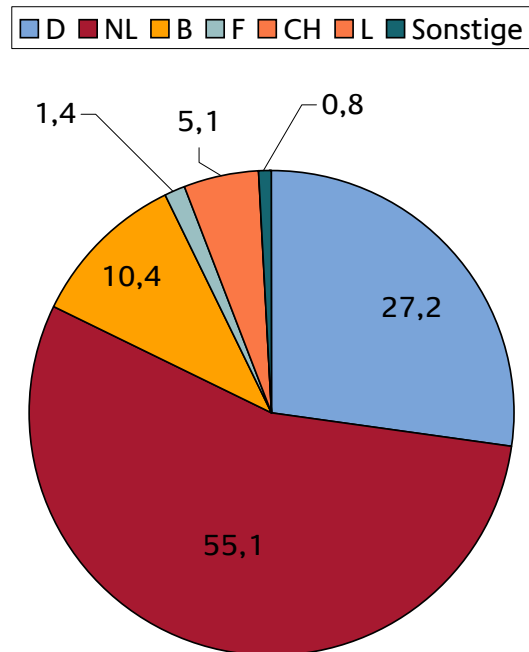
Verkehr nach Hauptgüterarten 2012 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2012			2011			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Getreide	428 925	1 911 235	2 340 160	391 343	1 584 316	1 975 659	18,4%
sonstige landwirtschaftliche Erzeugnisse	906 307	463 989	1 370 296	1 085 670	380 755	1 466 425	-6,6%
feste Brennstoffe	180 658	0	180 658	221 686	3 050	224 736	-19,6%
Mineralölerzeugnisse	6 047 153	258 892	6 306 045	4 306 967	681 348	4 988 315	26,4%
Eisenerze	36 313	1 475	37 788	34 303	3 715	38 018	-0,6%
sonstige Erze und Metallabfälle	1 393 790	161 765	1 555 555	1 367 518	140 866	1 508 384	3,1%
Eisen und Stahl	599 184	797 189	1 396 373	664 148	744 302	1 408 450	-0,9%
Steine, Erden einschließlich Baustoffe	326 712	6 819 547	7 146 259	350 925	6 207 850	6 558 775	9,0%
Düngemittel	390 627	131 931	522 558	395 042	36 939	431 981	21,0%
chemische Erzeugnisse	526 832	150 663	677 495	489 884	154 812	644 696	5,1%
sonstige Güter und Container	1 396 578	1 796 956	3 193 534	1 320 733	1 648 928	2 969 661	7,5%
Gesamt	12 233 079	12 493 642	24 726 721	10 628 219	11 586 881	22 215 100	11,3%

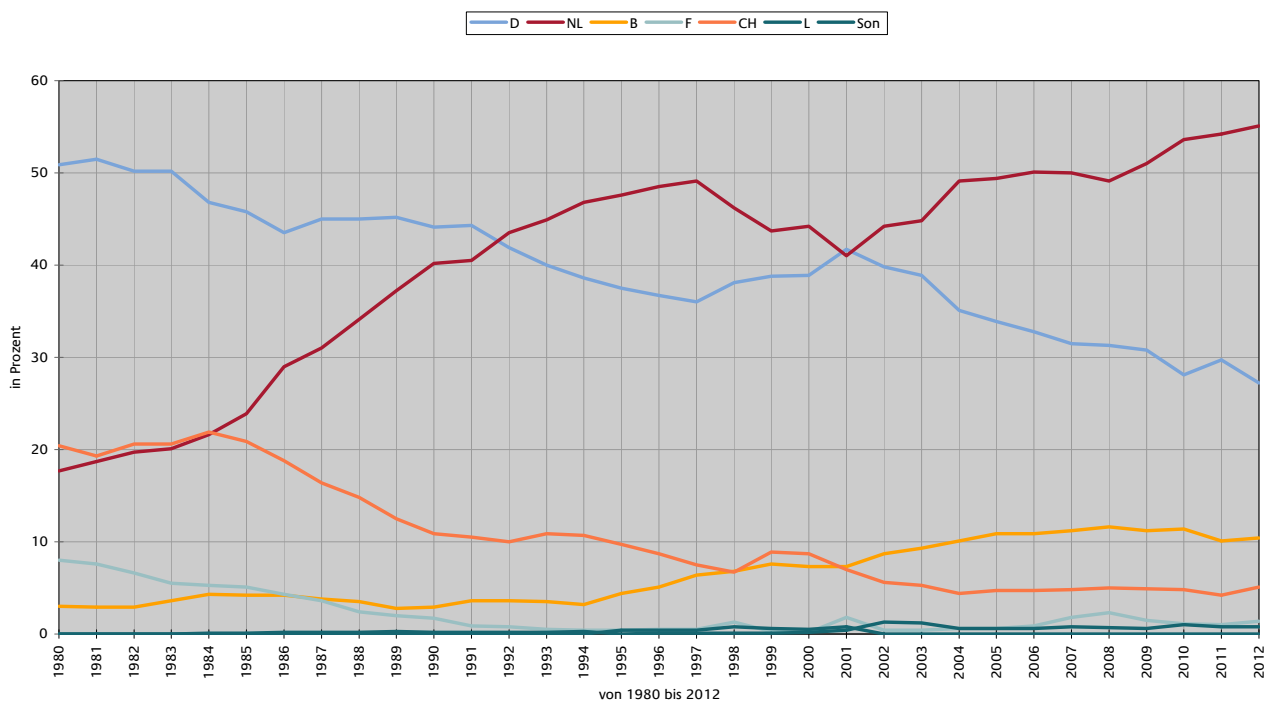


Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

Verkehr nach Flaggenanteilen 2012

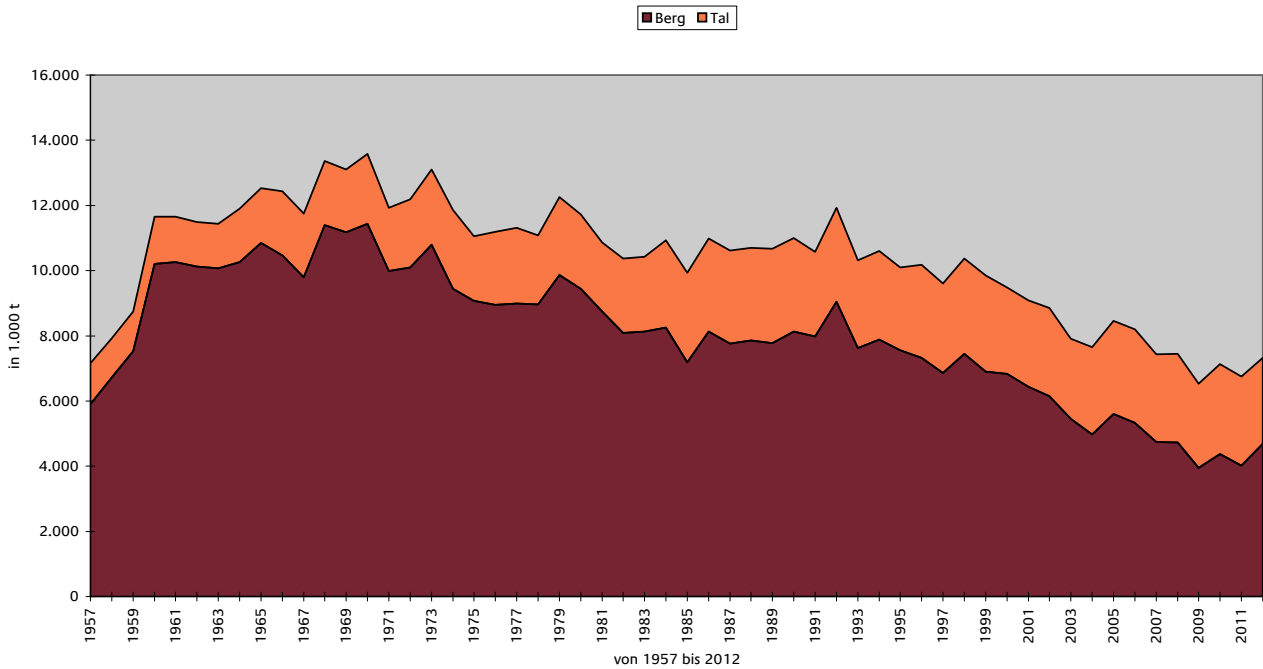


Entwicklung des Flaggenanteils

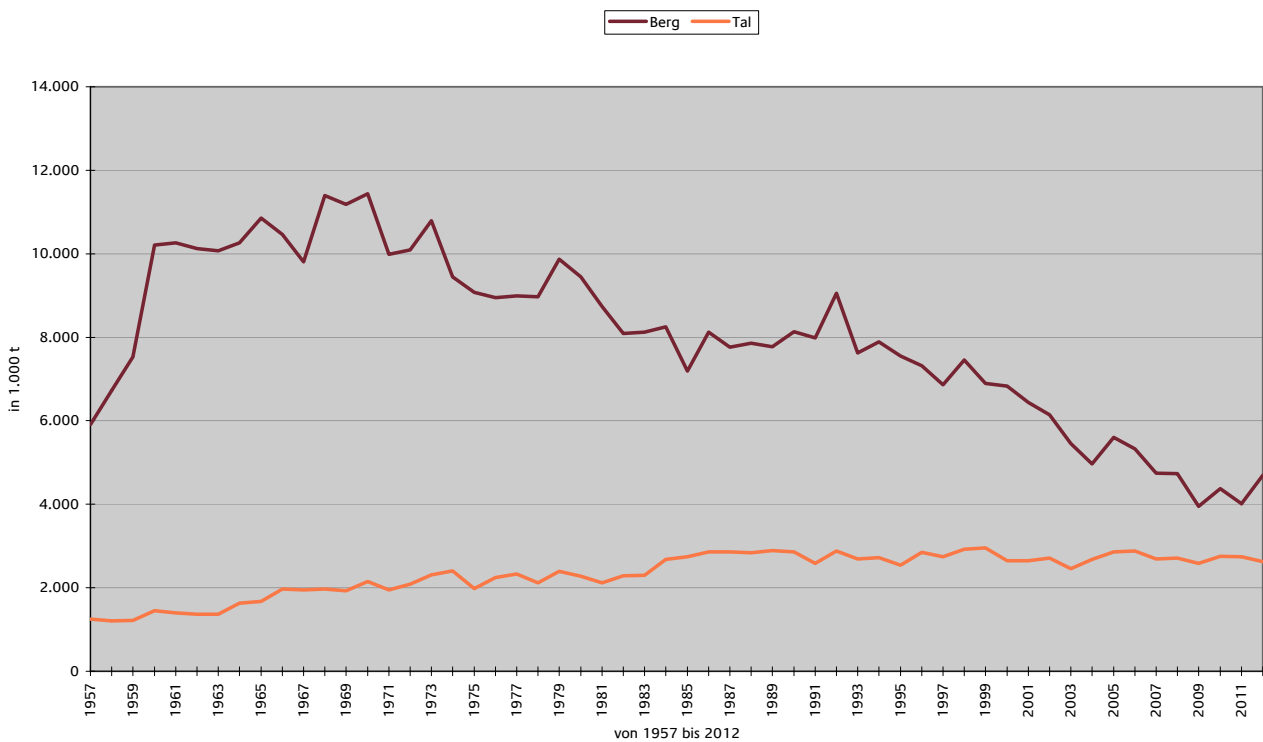


Neckar (Schleuse Feudenheim)

Entwicklung des Güterverkehrs



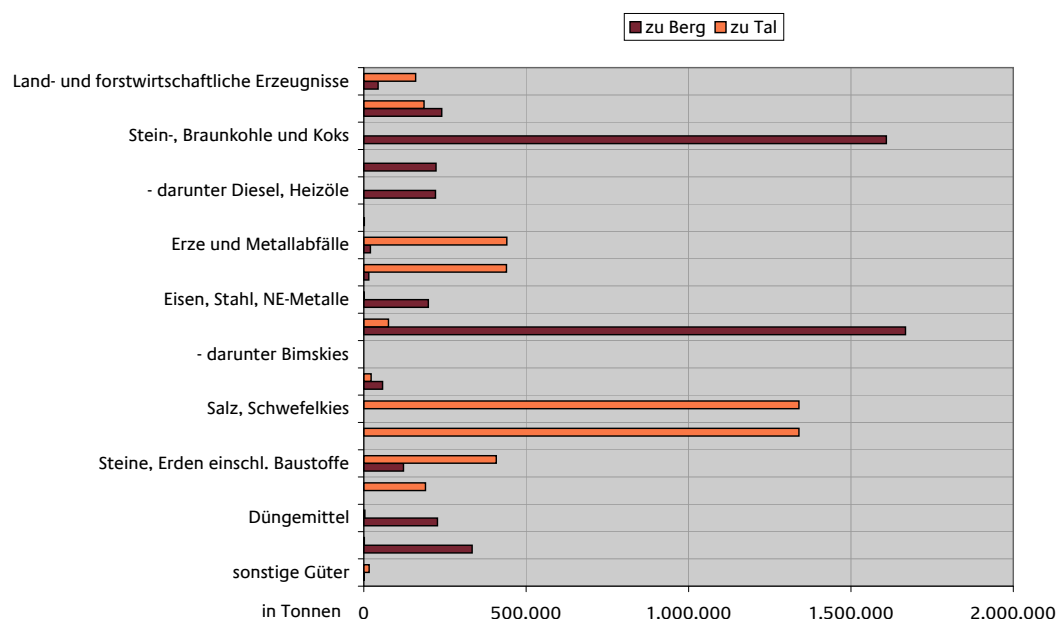
Anteil Berg- und Talverkehr



Neckar (Schleuse Feudenheim)

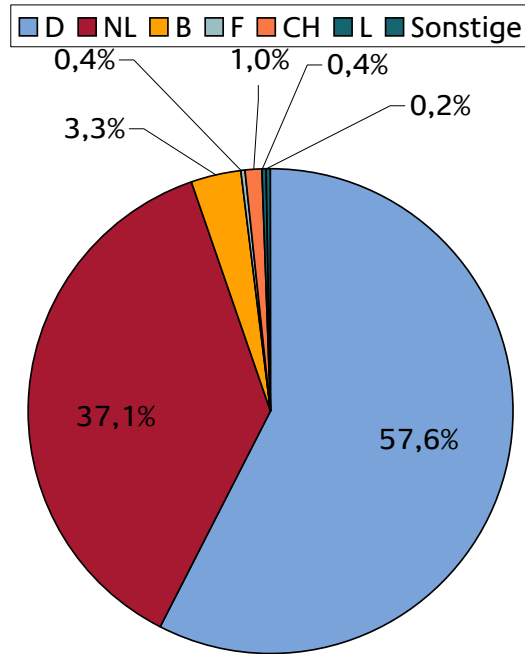
Verkehr nach Hauptgüterarten 2012 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2012			2011			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	43 910	159 552	203 462	80 514	89 632	170 146	19,6%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	240 153	185 353	425 506	288 576	167 796	456 372	-6,8%
Stein-, Braunkohle und Koks	1 609 304	0	1 609 304	934 582	0	934 582	72,2%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	222 513	0	222 513	179 075	0	179 075	24,3%
- darunter Diesel, Heizöle	220 882	0	220 882	179 075	0	179 075	23,3%
- darunter Petrolkoks	1 631	0	1 631	0	0	0	0,0%
Erze und Metallabfälle	20 294	440 171	460 465	10 361	455 158	465 519	-1,1%
- darunter Schrott	15 448	439 179	454 627	2 664	456 179	458 843	-0,9%
Eisen, Stahl, NE-Metalle	198 987	333	199 320	194 019	0	194 019	2,7%
Kies, Sand, Bimskies	1 668 103	75 825	1 743 928	1 622 744	98 590	1 721 334	1,3%
- darunter Bimskies	0	0	0	0	1 124	1 124	-100,0%
- darunter Schlackensand	57 624	22 567	80 191	58 039	1 653	59 692	34,3%
Salz, Schwefelkies	0	1 340 196	1 340 196	1 501	1 609 775	1 611 276	-16,8%
- darunter Salz	0	1 340 196	1 340 196	1 501	1 609 775	1 611 276	-16,8%
Steine, Erden einschl. Baustoffe	122 223	407 896	530 119	150 512	307 392	457 904	15,8%
- darunter Gips- und Kalksteine	0	189 666	189 666	0	167 924	167 924	12,9%
Düngemittel	226 563	3 390	229 953	222 125	1 013	223 138	3,1%
chemische Erzeugnisse	333 599	1 526	335 125	326 402	970	327 372	2,4%
sonstige Güter	893	16 756	17 649	933	12 583	13 516	30,6%
Gesamt	4 686 542	2 630 998	7 317 540	4 011 344	2 742 909	6 754 253	8,3%

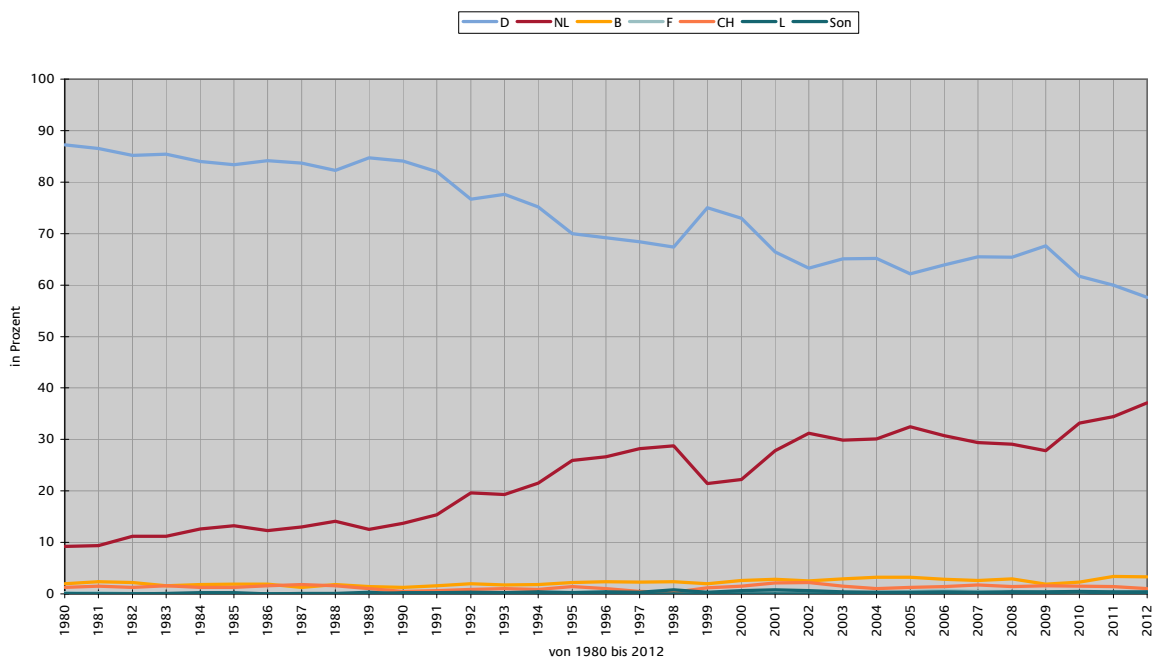


Neckar (Schleuse Feudenheim)

Verkehr nach Flaggenanteilen 2012



Entwicklung des Flaggenanteils



Neckar

Güterverkehr 2012 – zusätzliche Angaben

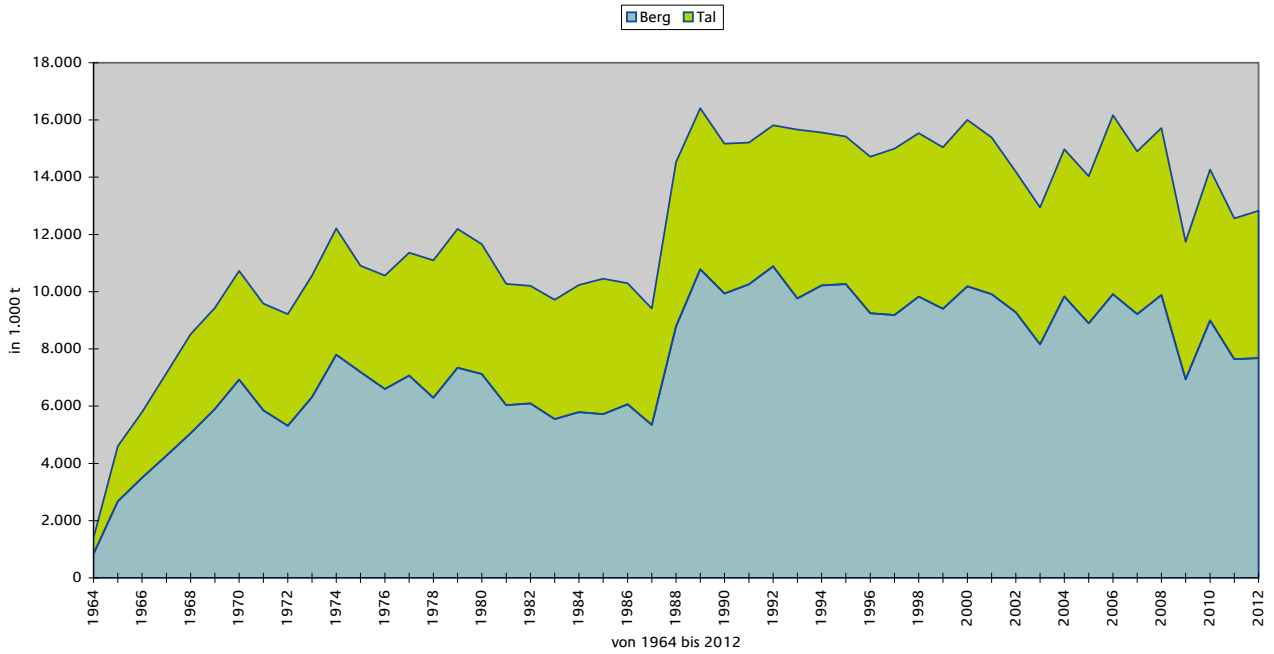
Durchgangsverkehr	Richtung	in t	in %
Schleuse Feudenheim	zu Berg	4 686 542	64,0%
	zu Tal	2 630 998	36,0%
	Gesamt	7 317 540	100,0%
davon			
Schleuse Heilbronn	zu Berg	1 810 927	75,0%
	zu Tal	603 932	25,0%
	Gesamt	2 414 859	100,0%
Schleuse Obertürkheim	zu Berg	533 254	68,4%
	zu Tal	246 779	31,6%
	Gesamt	780 033	100,0%
Schleuse Deizisau	zu Berg	305 126	56,2%
	zu Tal	237 898	43,8%
	Gesamt	543 024	100,0%

Güterumschlag in den Neckarhäfen

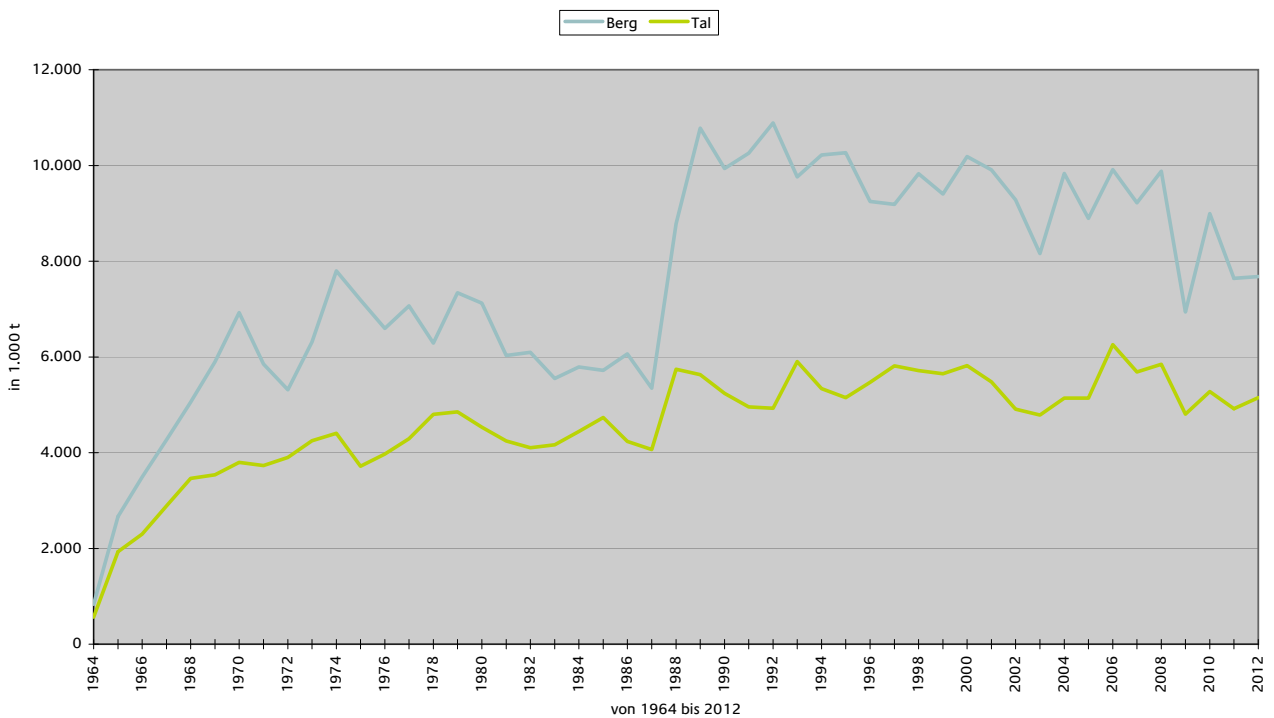
	Heilbronn	Stuttgart	Plochingen
Güterart	in t	in t	in t
Stein- und Braunkohle	1 159 037	72 442	198 996
Kies, Sand, Baustoffe	2 139 730	301 016	92 672
Eisen, Stahl, Schrott	139 234	267 348	233 007
Getreide, Nahrungs- und Futtermittel	235 009	86 606	68 475
Mineralöle, Heizöl, Treibstoffe	62 270	147 692	5 989
Düngemittel	78 437	0	111 613
chemische Erzeugnisse	2 038	0	73 126
übrige Güter	12 493	207 653	1 187
Gesamt	3 828 248	1 082 757	785 065

Mosel (Schleuse Koblenz)

Entwicklung des Güterverkehrs



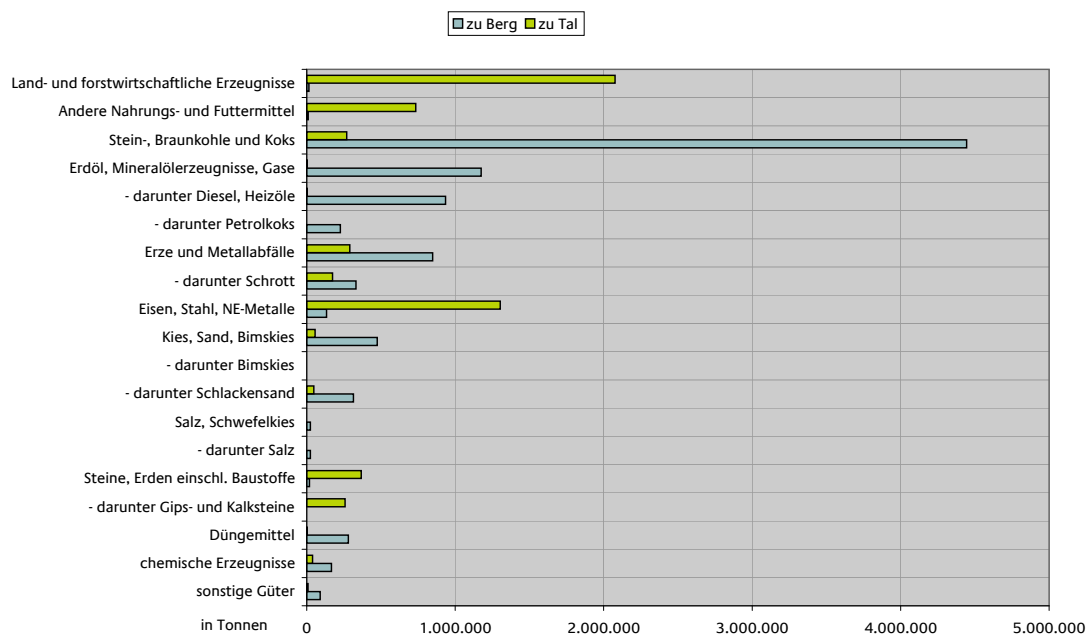
Anteil Berg- und Talverkehr



Mosel (Schleuse Koblenz)

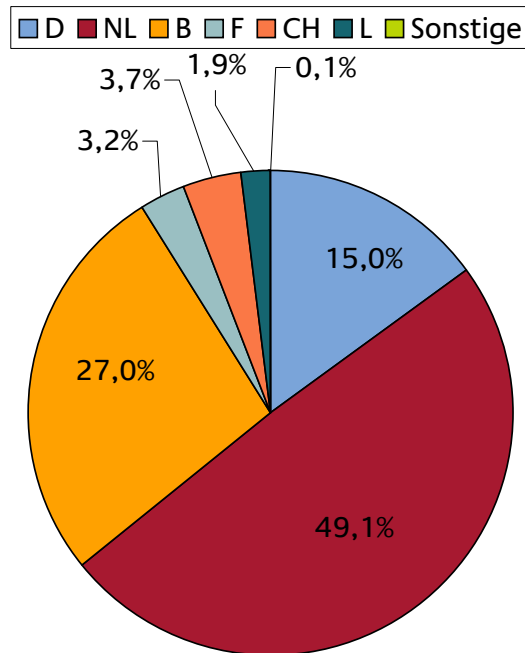
Verkehr nach Hauptgüterarten 2012 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2012			2011			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	14 226	2 077 184	2 091 410	0	2 006 436	2 006 436	4,2%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	10 311	734 024	744 335	7 175	811 667	818 842	-9,1%
Stein-, Braunkohle und Koks	4 444 485	269 601	4 714 086	3 720 429	66 775	3 787 204	24,5%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	1 174 945	2 763	1 177 708	1 164 911	1 001	1 165 912	1,0%
- darunter Diesel, Heizöle	934 457	2 763	937 220	887 405	1 001	888 406	5,5%
- darunter Petrolkoks	226 007	0	226 007	179 218	0	179 218	26,1%
Erze und Metallabfälle	847 728	289 746	1 137 474	1 589 085	195 349	1 784 434	-36,3%
- darunter Schrott	331 497	173 402	504 899	556 506	149 007	705 513	-28,4%
Eisen, Stahl, NE-Metalle	133 455	1 303 467	1 436 922	186 592	1 329 445	1 516 037	-5,2%
Kies, Sand, Bimskies	474 926	56 676	531 602	205 500	142 805	348 305	52,6%
- darunter Bimskies	0	0	0	0	0	0	0,0%
- darunter Schlackensand	314 154	48 197	362 351	80 950	129 615	210 565	72,1%
Salz, Schwefelkies	24 448	0	24 448	185 840	6 656	192 496	-87,3%
- darunter Salz	24 448	0	24 448	185 840	6 656	192 496	-87,3%
Steine, Erden einschl. Baustoffe	18 554	366 612	385 166	110 626	335 573	446 199	-13,7%
- darunter Gips- und Kalksteine	0	257 723	257 723	58 365	233 791	292 156	-11,8%
Düngemittel	280 236	1 909	282 145	255 065	516	255 581	10,4%
chemische Erzeugnisse	166 401	38 990	205 391	158 170	14 389	172 559	19,0%
sonstige Güter	90 707	8 512	99 219	60 016	10 881	70 897	39,9%
Gesamt	7 680 422	5 149 484	12 829 906	7 643 409	4 921 493	12 564 902	2,1%

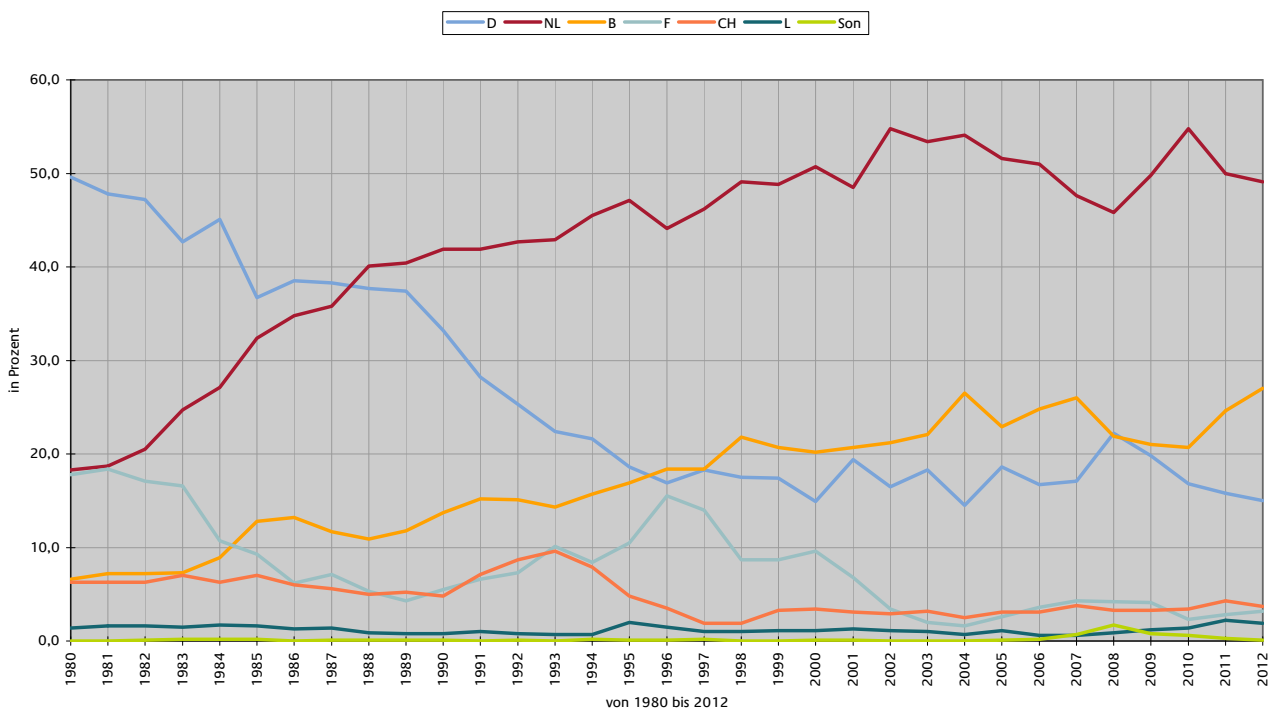


Mosel (Schleuse Koblenz)

Verkehr nach Flaggenanteilen 2012



Entwicklung des Flaggenanteils



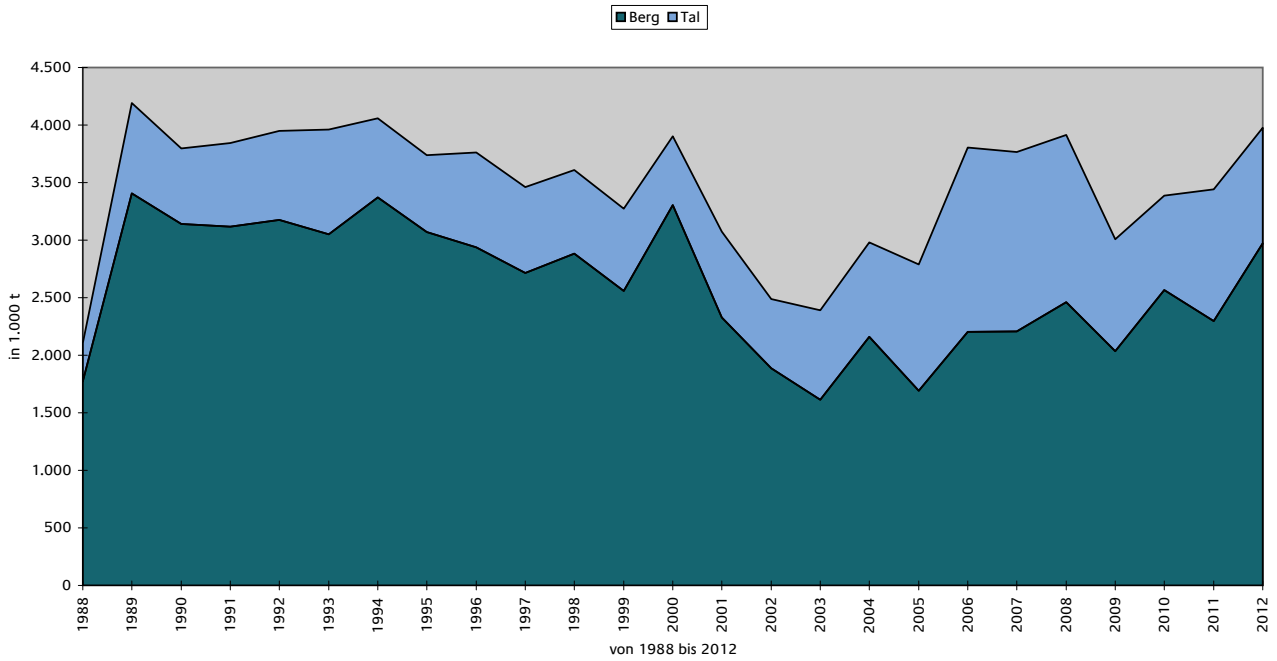
Mosel

Güterverkehr 2012 – zusätzliche Angaben

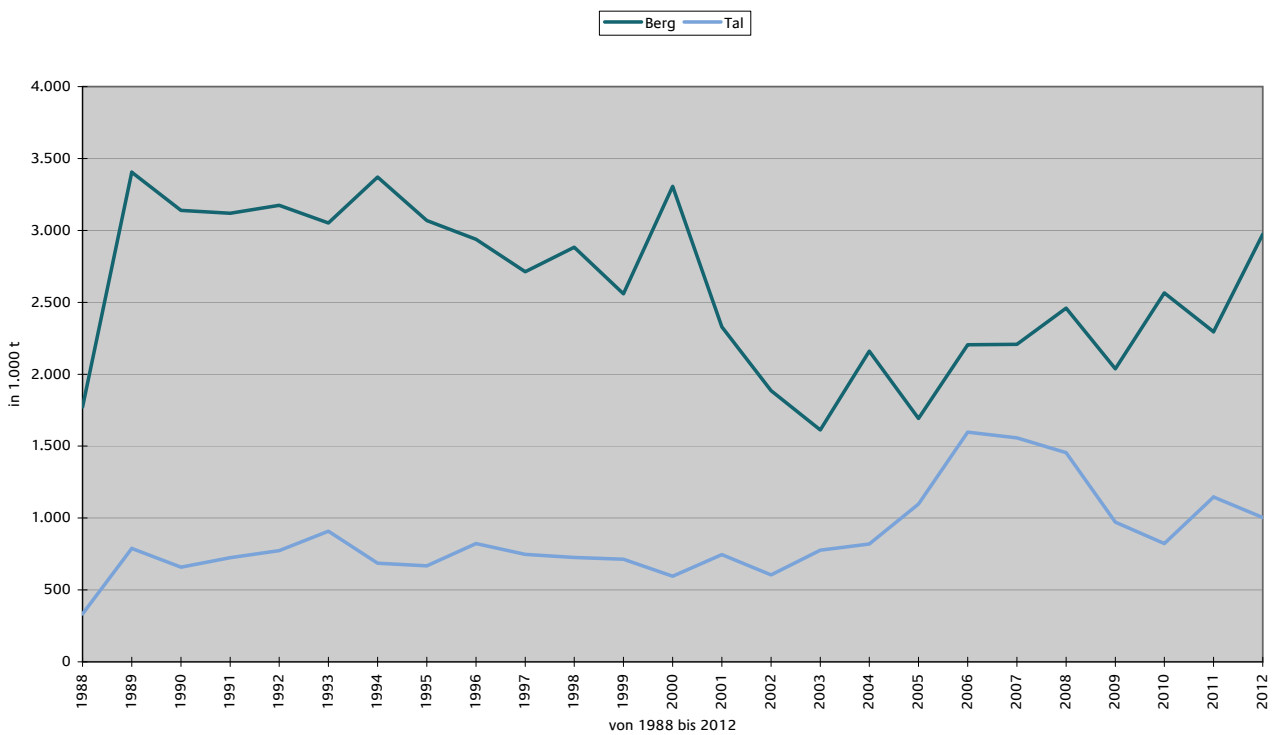
Durchgangsverkehr	Richtung	in t	in %
Durchgangsverkehr Schleuse Koblenz	zu Berg	7 680 422	59,9%
	zu Tal	5 149 484	40,1%
	Gesamt	12 829 906	100,0%
Gesamtverkehr auf der Mosel	zu Berg	7 850 951	60,4%
	zu Tal	5 154 656	39,6%
	Gesamt	13 005 607	100,0%
davon Verkehr mit:			
deutschen Moselhäfen	zu Berg	925 888	89,7%
	zu Tal	105 826	10,3%
	Gesamt	1 031 714	100,0%
deutschen Saarläfen	zu Berg	2 962 628	76,7%
	zu Tal	899 533	23,3%
	Gesamt	3 862 161	100,0%
dem Ausland	zu Berg	3 962 435	48,8%
	zu Tal	4 149 297	51,2%
	Gesamt	8 111 732	100,0%
davon mit			
Luxemburg	zu Berg	616 196	71,2%
	zu Tal	249 498	28,8%
	Gesamt	865 694	100,0%
Frankreich	zu Berg	3 346 239	46,2%
	zu Tal	3 899 799	53,8%
	Gesamt	7 246 038	100,0%

Saar (Schleuse Kanzem)

Entwicklung des Güterverkehrs



Anteil Berg- und Talverkehr

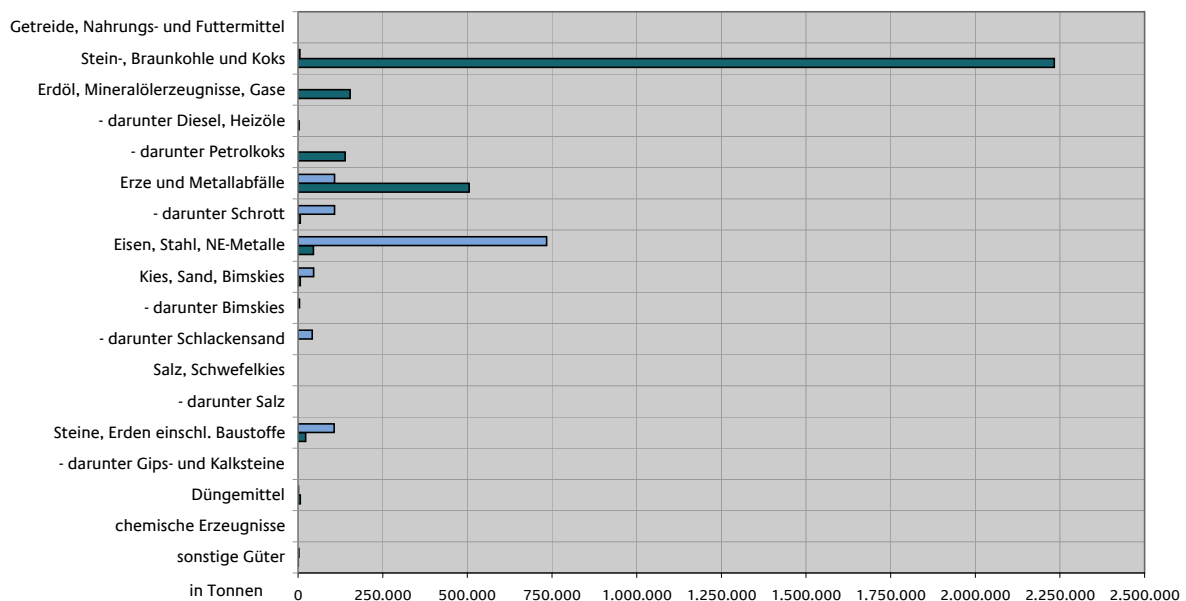


Saar (Schleuse Kanzem)

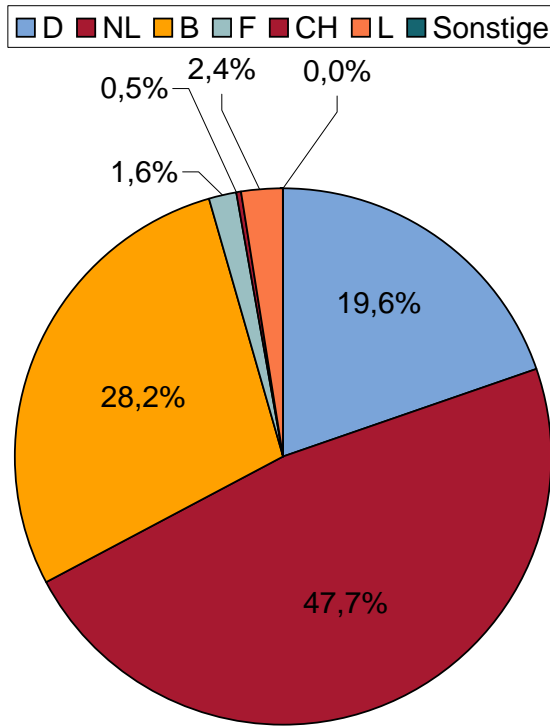
Verkehr nach Hauptgüterarten 2012 – Vergleich zum Vorjahr

Güterart	in Tonnen						Differenz zum Vorjahr
	2012			2011			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Getreide, Nahrungs- und Futtermittel	0	0	0	180	0	180	- 100,0%
Stein-, Braunkohle und Koks	2233616	5485	2239101	1406656	0	1406656	59,2%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	153606	0	153606	109004	0	109004	40,9%
- darunter Diesel, Heizöle	2906	0	2906	0	0	0	0,0%
- darunter Petrolkoks	139130	0	139130	109004	0	109004	27,6%
Erze und Metallabfälle	505003	107825	612828	592646	51023	643669	- 4,8%
- darunter Schrott	6370	107825	114195	10941	51023	61964	84,3%
Eisen, Stahl, NE-Metalle	45480	734232	779712	100445	773640	874085	- 10,8%
Kies, Sand, Bimskies	6580	45959	52539	67474	204082	271556	- 80,7%
- darunter Bimskies	0	4100	4100	0	0	0	100,0%
- darunter Schlackensand	0	41859	41859	0	204082	204082	- 79,5%
Salz, Schwefelkies	0	0	0	0	0	0	0,0%
- darunter Salz	0	0	0	0	0	0	0,0%
Steine, Erden einschl. Baustoffe	22305	106625	128930	10044	113984	124028	4,0%
- darunter Gips- und Kalksteine	0	0	0	0	0	0	0,0%
Düngemittel	6250	1000	7250	4600	900	5500	31,8%
chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	595	595	- 100,0%
sonstige Güter	748	2648	3396	3619	1652	5271	- 35,6%
Gesamt	2973588	1003774	3977362	2294668	1145876	3440544	15,6%

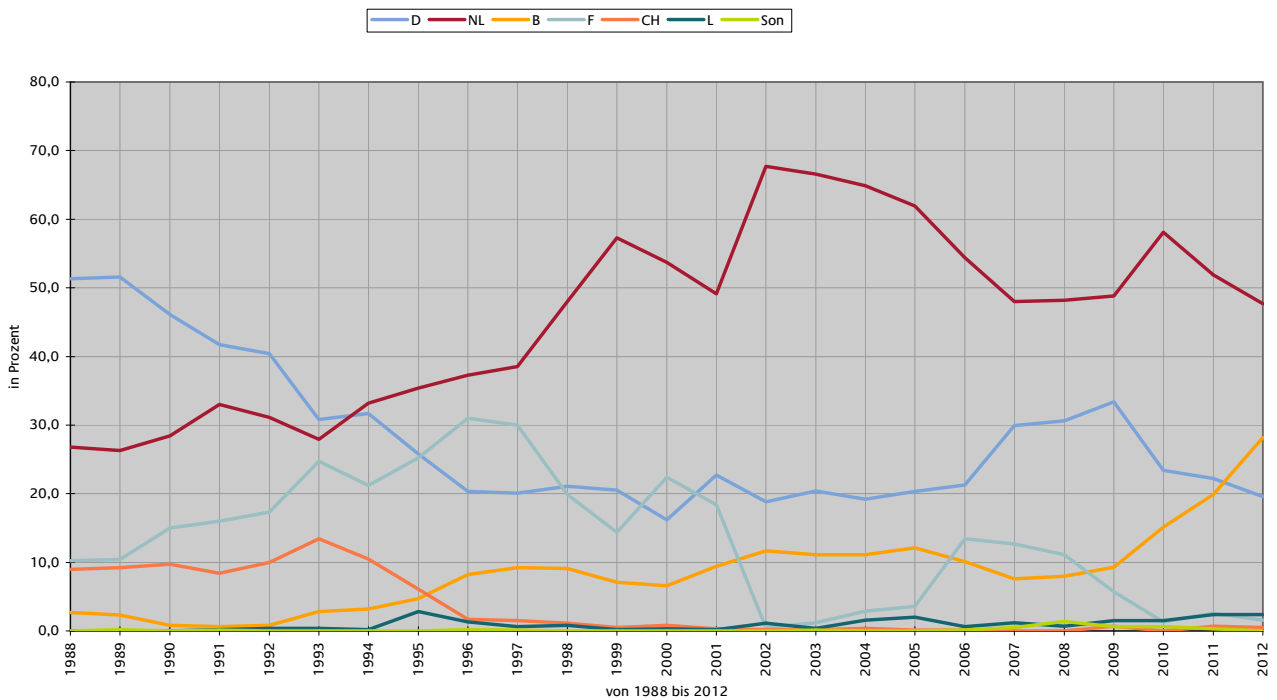
■ zu Berg ■ zu Tal



Saar (Schleuse Kanzem) Verkehr nach Flaggenanteilen 2012



Entwicklung des Flaggenanteils



Anlage 3

Güterumschlag in ausgewählten Häfen

Ober- und Mittelrhein

Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2012 – Vergleich zum Vorjahr	66
Güterumschlag in ausgewählten Häfen	67

Neckar, Mosel und Saar

Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2012 – Vergleich zum Vorjahr	68
Güterumschlag in ausgewählten Häfen	69

Ober- und Mittelrhein

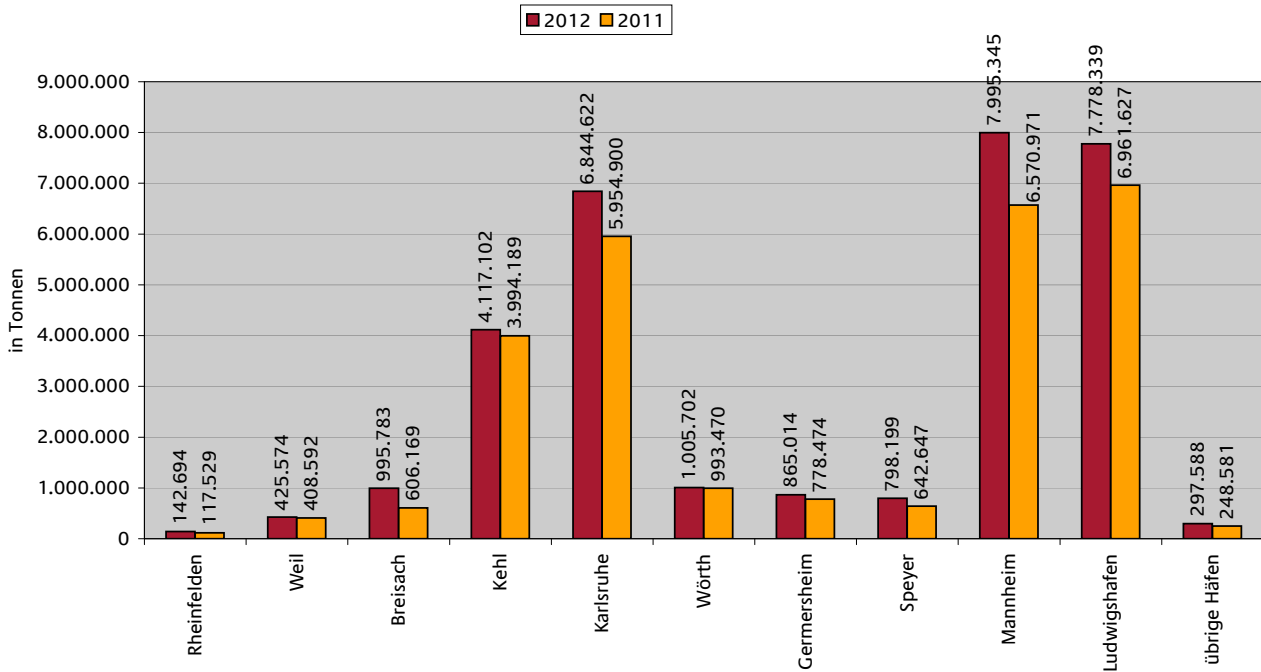
Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2012 – Vergleich zum Vorjahr

Hafen	Empfang	Versand	2012	2011	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Oberrhein					
Rheinfelden	142 694	0	142 694	117 529	21,4%
Weil	213 258	212 316	425 574	408 592	4,2%
Breisach	314 038	681 745	995 783	606 169	64,3%
Kehl	2 422 044	1 695 058	4 117 102	3 994 189	3,1%
Karlsruhe	3 616 509	3 228 113	6 844 622	5 954 900	14,9%
Wörth	275 490	730 212	1 005 702	993 470	1,2%
Germersheim	434 266	430 748	865 014	778 474	11,1%
Speyer	670 308	127 891	798 199	642 647	24,2%
Mannheim	5 298 302	2 697 043	7 995 345	6 570 971	21,7%
Ludwigshafen	5 046 536	2 731 803	7 778 339	6 961 627	11,7%
übrige Häfen	257 958	39 630	297 588	248 581	19,7%
Gesamt	18 691 403	12 574 559	31 265 962	27 277 149	14,6%

Hafen	Empfang	Versand	2012	2011	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Mittelrhein					
Worms	810 159	465 270	1 275 429	1 172 772	8,8%
Gernsheim	483 820	140 730	624 550	567 310	10,1%
Mainz	815 122	723 220	1 538 342	1 623 984	-5,3%
Wiesbaden	276 793	0	276 793	351 037	-21,1%
Lahnstein	57 828	27 695	85 523	182 669	-53,2%
Koblenz	588 847	349 137	937 984	1 080 728	-13,2%
Bendorf	839 503	923 885	1 763 388	1 745 667	1,0%
Andernach	1 783 443	957 426	2 740 869	3 084 299	-11,1%
übrige Häfen	872 167	351 602	1 223 769	1 004 076	21,9%
Gesamt	6 527 682	3 938 965	10 466 647	10 812 542	-3,2%

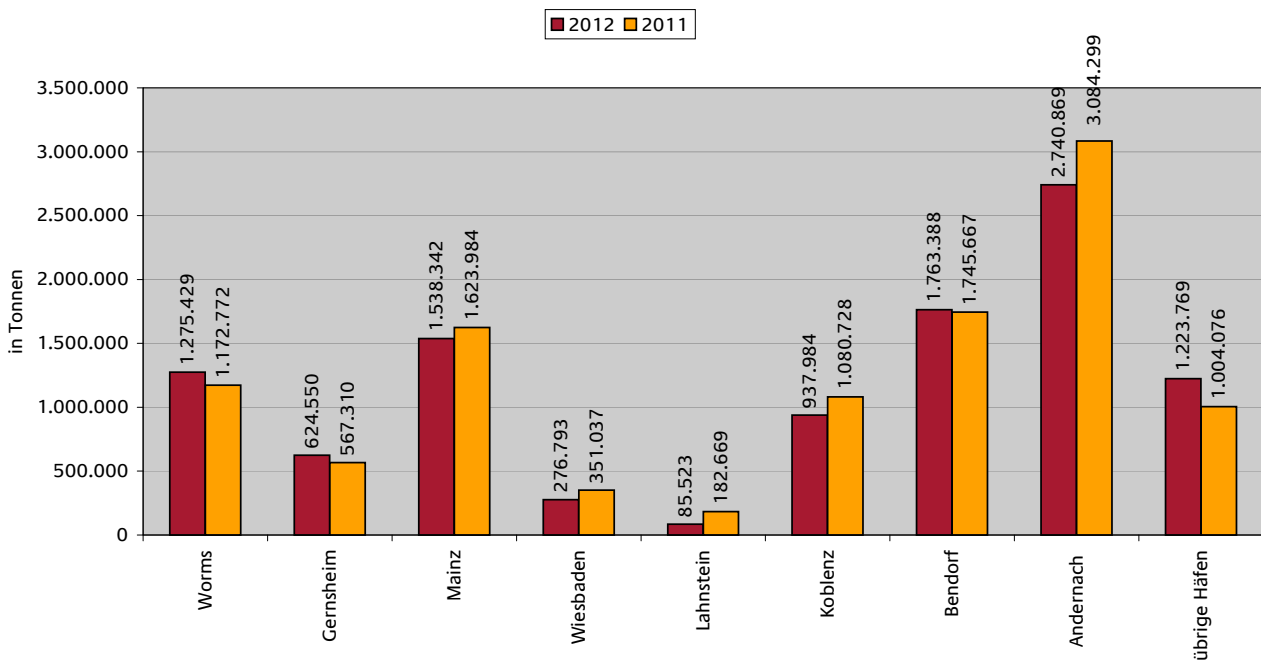
Oberrhein

Güterumschlag in ausgewählten Häfen



Mittelrhein

Güterumschlag in ausgewählten Häfen



Neckar, Mosel und Saar

Güterumschlag in ausgewählten Häfen 2012 – Vergleich zum Vorjahr

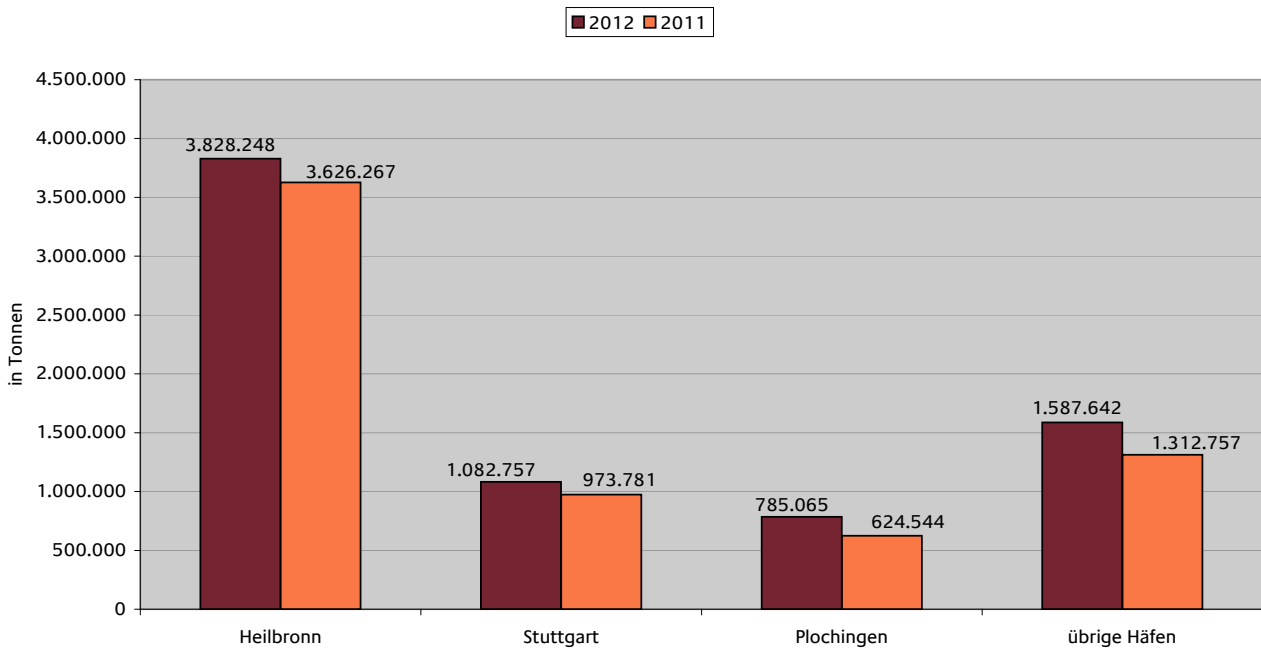
Hafen	Empfang	Versand	2012	2011	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Neckar					
Heilbronn	2 221 511	1 606 737	3 828 248	3 626 267	5,6%
Stuttgart	718 692	364 065	1 082 757	973 781	11,2%
Plochingen	559 252	225 813	785 065	624 544	25,7%
übrige Häfen	1 234 392	353 250	1 587 642	1 312 757	20,9%
Gesamt	4 733 847	2 549 865	7 283 712	6 537 349	11,4%

Hafen	Empfang	Versand	2012	2011	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Mosel					
Trier	681 540	318 214	999 754	1 104 572	-9,5%
übrige Häfen	101 844	79 472	181 316	270 251	-32,9%
Gesamt	783 384	397 686	1 181 070	1 374 823	-14,1%

Hafen	Empfang	Versand	2012	2011	Veränderung in %
	in t	in t	in t	in t	
Saar					
Saarlouis/Dillingen	2 096 846	989 629	3 086 475	2 917 169	5,8%
übrige Häfen	72 421	45 227	117 648	159 783	-26,4%
Gesamt	2 169 267	1 034 856	3 204 123	3 076 952	4,1%

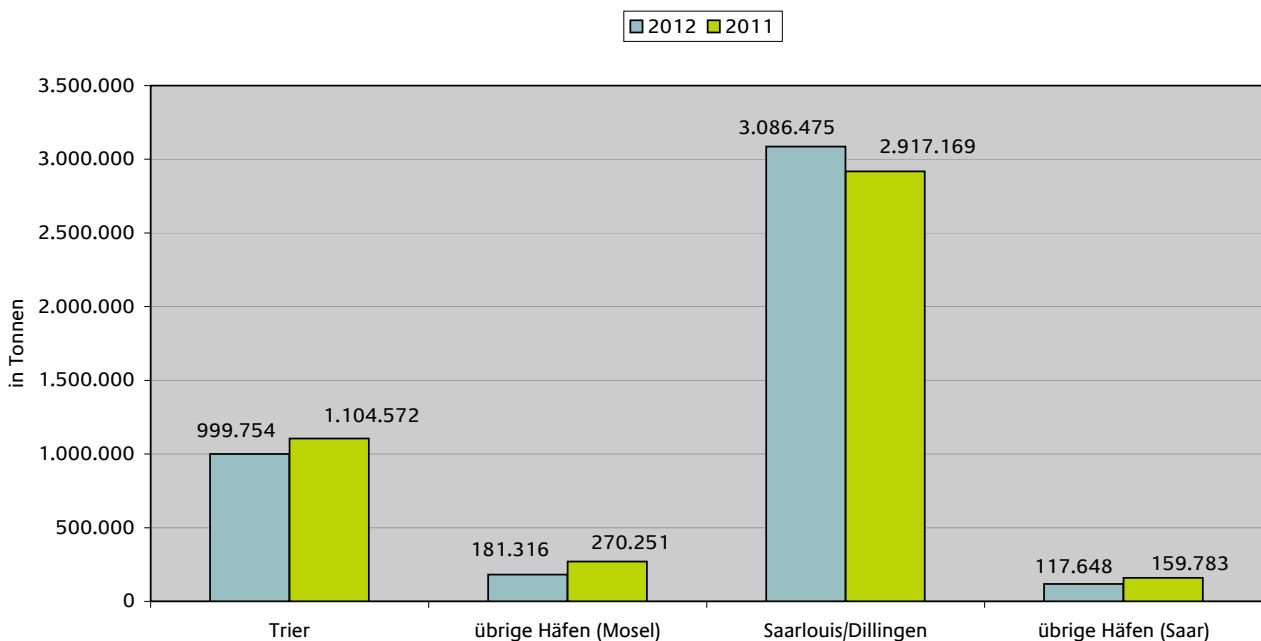
Neckar

Güterumschlag in ausgewählten Häfen



Mosel und Saar

Güterumschlag in ausgewählten Häfen



Anlage 4

Containerverkehr

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

Containerverkehr 2012 72

Containerverkehr 2012 – Vergleich zum Vorjahr 73

Neckar (Schleuse Feudenheim)

Containerverkehr 2012 – Vergleich zum Vorjahr 75

Mosel (Schleuse Koblenz)

Containerverkehr 2012 – Vergleich zum Vorjahr 75

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

Containerverkehr 2012

		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	114	1906	2197	1851	2182	8136	86835
	Tal	99	516	2872	431	3089	6908	132117
	Gesamt	213	2422	5069	2282	5271	15044	218952
Januar bis Februar	Berg	212	3252	3835	3773	3987	14847	162421
	Tal	217	1210	6111	956	6576	14853	275035
	Gesamt	429	4462	9946	4729	10563	29700	437456
Januar bis März	Berg	312	5100	5345	5270	5496	21211	228128
	Tal	354	2098	9875	1738	10645	24356	439657
	Gesamt	666	7198	15220	7008	16141	45567	667785
Januar bis April	Berg	415	7501	7116	7436	6877	28930	303955
	Tal	451	2445	12783	2019	13468	30715	566133
	Gesamt	866	9079	19899	9455	20345	59645	870088
Januar bis Mai	Berg	526	8933	9424	9466	8933	36756	383325
	Tal	570	2920	16071	2377	16955	38323	705689
	Gesamt	1096	11853	25495	11843	25888	75079	1089014
Januar bis Juni	Berg	631	10826	11183	11441	10158	43608	459255
	Tal	692	3581	19561	3028	20691	46861	859579
	Gesamt	1323	14407	30744	14469	30849	90469	1318834
Januar bis Juli	Berg	757	13079	13106	14466	12219	52870	547266
	Tal	805	4190	22900	3709	24433	55232	1004798
	Gesamt	1562	17269	36006	18175	36652	108102	1552064
Januar bis August	Berg	860	14649	14654	16102	13668	59073	611297
	Tal	931	5015	25591	4173	27613	62392	1128078
	Gesamt	1791	19664	40245	20275	41281	121465	1739375
Januar bis September	Berg	959	15908	16245	17922	15086	65161	682192
	Tal	1058	5733	29070	4761	31159	70723	1279060
	Gesamt	2017	21641	45315	22683	46245	135884	1961252
Januar bis Oktober	Berg	1063	17762	17872	19818	16822	72274	754673
	Tal	1158	6516	31564	5103	34439	77622	1396843
	Gesamt	2221	24278	49436	24921	51261	149896	2151516
Januar bis November	Berg	1151	19149	19273	21431	18079	77932	813601
	Tal	1260	7201	34257	6062	37691	85211	1517798
	Gesamt	2411	26350	53530	27493	55770	163143	2331399
Januar bis Dezember	Berg	1229	20652	20676	22938	19268	83534	871242
	Tal	1359	7811	37206	6379	41052	92448	1642458
	Gesamt	2588	28463	57882	29317	60320	175982	2513700

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

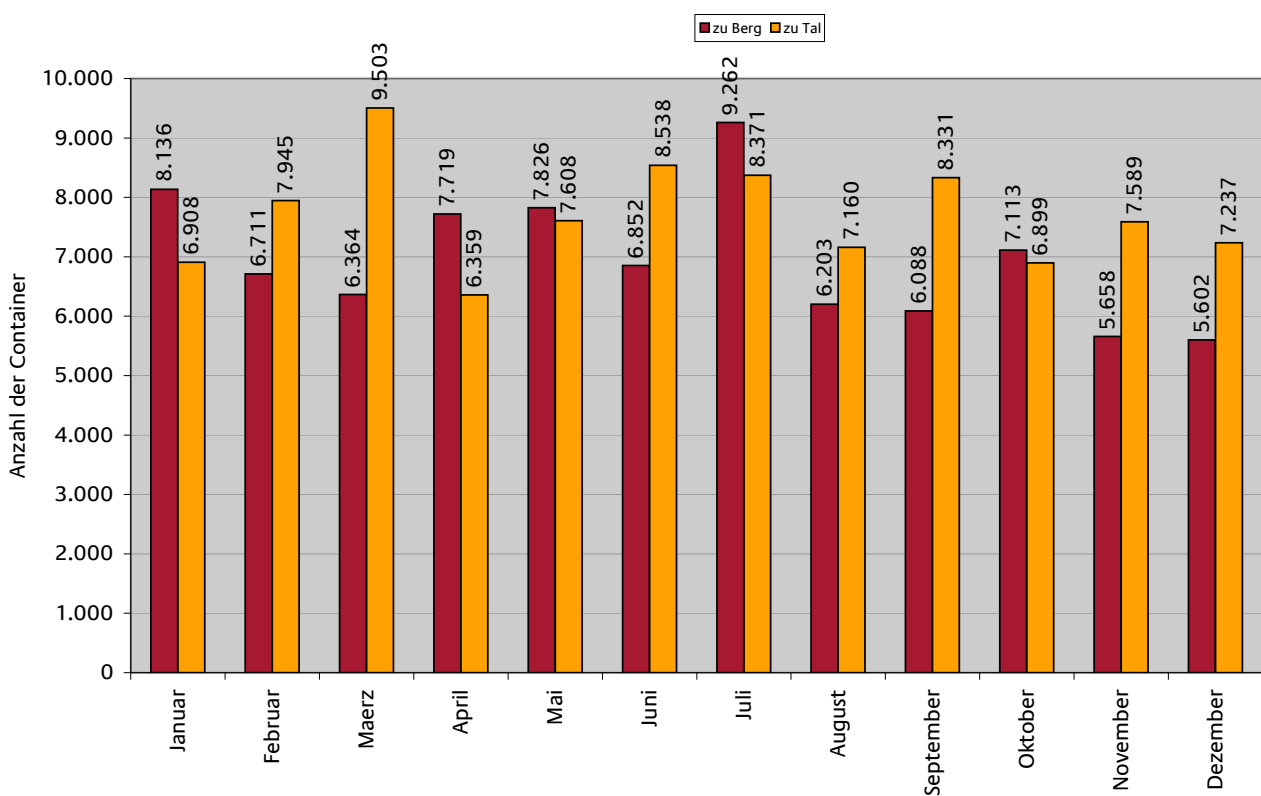
Containerverkehr 2012 – Vergleich zum Vorjahr

	Bergverkehr			Talverkehr		
	Fahrzeuge	Container	Ladung in t	Fahrzeuge	Container	Ladung in t
Januar	114	8 136	86 835	99	6 908	132 117
Februar	98	6 711	75 586	118	7 945	142 918
März	100	6 364	65 707	137	9 503	164 622
April	103	7 719	75 827	97	6 359	126 476
Mai	111	7 826	79 370	119	7 608	139 556
Juni	105	6 852	75 930	122	8 538	153 890
Juli	126	9 262	88 011	113	8 371	145 219
August	103	6 203	64 031	126	7 160	123 280
September	99	6 088	70 895	127	8 331	150 982
Oktober	104	7 113	72 481	100	6 899	117 783
November	88	5 658	58 928	102	7 589	120 955
Dezember	78	5 602	57 641	99	7 237	124 660
Gesamt	1 229	83 534	871 242	1 359	92 448	1 642 458

	Gesamtverkehr								
	Fahrzeuge			Container			Ladung		
	2012	2011	Veränderungen in %	2012	2011	Veränderungen in %	2012	2011	Veränderungen in %
Januar	213	112	90,2%	15 044	7 086	112,3%	218 952	93 256	134,8%
Februar	216	200	8,0%	14 656	13 376	9,6%	218 504	193 796	12,7%
März	237	272	-12,9%	15 867	17 001	-6,7%	230 329	234 304	-1,7%
April	200	275	-27,3%	14 078	16 347	-13,9%	202 303	222 902	-9,2%
Mai	230	270	-14,8%	15 434	14 465	6,7%	218 926	192 311	13,8%
Juni	227	220	3,2%	15 390	13 430	14,6%	229 820	190 577	20,6%
Juli	239	245	-2,4%	17 633	16 723	5,4%	233 230	230 292	1,3%
August	229	252	-9,1%	13 363	16 669	-19,8%	187 311	235 913	-20,6%
September	226	222	1,8%	14 419	14 377	0,3%	221 877	203 936	8,8%
Oktober	204	234	-12,8%	14 012	14 898	-5,9%	190 264	201 273	-5,5%
November	190	227	-16,3%	13 247	10 306	28,5%	179 883	135 433	32,8%
Dezember	177	191	-7,3%	12 839	10 458	22,8%	182 301	207 495	-12,1%
Gesamt	2 588	2 720	-4,9%	175 982	165 136	6,6%	2 513 700	2 341 488	7,4%

Oberrhein (Schleuse Iffezheim)

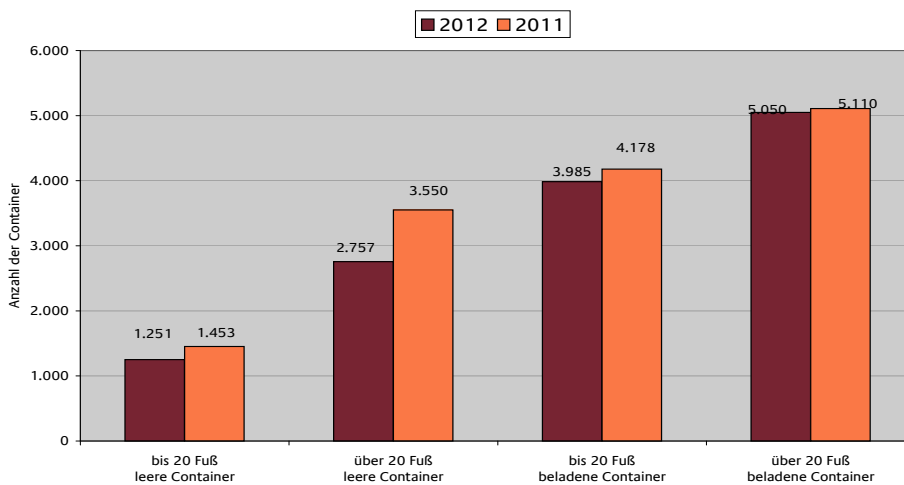
Containerverkehr 2012 – Vergleich zum Vorjahr



Neckar (Schleuse Feudenheim)

Containerverkehr 2012 – Vergleich zum Vorjahr

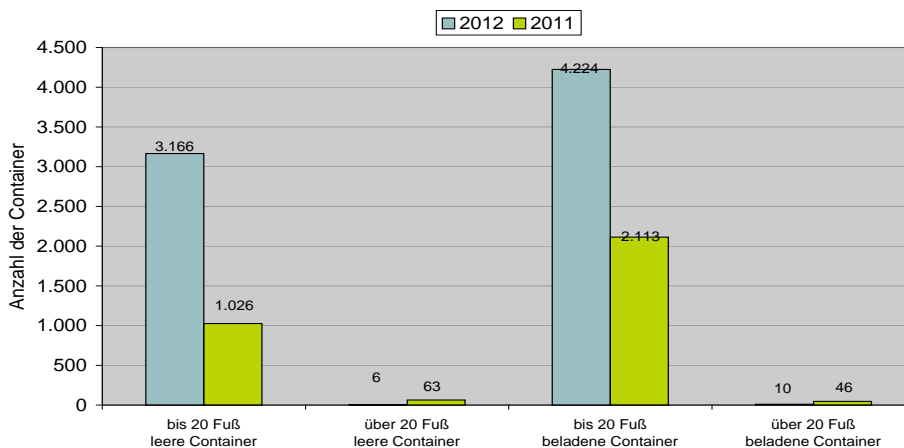
	leere Container		beladene Container		Gesamt
	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	
2012	1 251	2 757	3 985	5 050	13 043
2011	1 453	3 550	4 178	5 110	14 291



Mosel (Schleuse Koblenz)

Containerverkehr 2012 – Vergleich zum Vorjahr

	leere Container		beladene Container		Gesamt
	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	bis 20 Fuß	über 20 Fuß	
2012	3 166	6	4 224	10	7 406
2011	1 025	63	2 113	46	3 247



Anlage 5

Schiffsunfallstatistik

Schiffsunfälle 2012 – Vergleich zum Vorjahr	78
Schiffsunfälle 2012 nach Unfallarten gruppiert	80
Sportbootunfälle 2012 nach Unfallarten gruppiert	81

WSD Südwest

Schiffsunfälle 2012 – Vergleich zum Vorjahr

nach Meldungen der Wasserschutzpolizeien

I. Unfälle im Schiffsverkehr auf Bundeswasserstraßen		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		2011	2012	
								außerhalb von *)	innerhalb von Schleusen	Grund	Ufer, Bauwerk	2011	2012	2011	2012	2011	2012			2011
		2011	2012	2011	2012	2011	2012											2011	2012	
Rhein																				
	2012	2011	1	3	4	0	3	0	1	9	2	0	0	0	1	0	0	3	2	3
Freiburg	16	13	3	1	1	1	1	1	1	9	2	0	0	0	1	0	0	3	2	6
	2012	2011	48	51	27	18	0	0	2	19	10	5	0	0	0	0	0	4	5	24
Mannheim	48	51	5	9	4	0	0	0	2	19	10	5	0	0	0	0	0	4	5	24
	2012	2011	85	95	36	45	0	0	23	23	10	6	0	0	1	0	1	7	6	31
Bingen	85	95	5	10	9	36	45	0	23	23	10	6	0	0	1	0	1	7	6	31
Gesamt	149	159	13	20	15	10	66	67	3	25	43	29	13	0	1	2	0	14	13	80
Neckar																				
	2012	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mannheim	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	2012	2011	24	27	4	3	4	7	6	10	3	0	1	2	1	0	2	2	0	1
Heidelberg	24	27	4	3	3	4	7	6	10	3	0	1	2	1	0	2	2	0	1	4
	2012	2011	6	9	1	0	0	3	1	0	5	2	1	0	1	0	0	1	0	0
Stuttgart	6	9	1	0	0	3	1	0	5	2	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1
Gesamt	30	36	5	3	3	7	8	6	15	5	1	1	3	1	0	2	3	0	1	5
Mosel																				
	2012	2011	24	21	7	11	3	1	5	4	3	2	2	3	2	0	1	0	1	0
Koblenz	24	21	7	11	3	1	5	4	3	2	2	3	2	0	1	0	1	0	2	15
	2012	2011	17	14	3	2	0	0	1	3	3	5	5	2	0	0	1	1	0	0
Trier	17	14	3	2	0	0	1	3	3	5	5	2	0	0	1	1	0	0	0	10
Gesamt	41	35	10	13	3	1	5	6	5	7	8	7	2	1	0	2	1	0	2	25
Lahn																				
	2012	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bingen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	2012	2011	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Koblenz	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Gesamt	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Saar																				
	2012	2011	9	5	3	0	1	0	0	2	3	1	0	0	2	0	0	2	0	1
Saarbrücken	9	5	3	0	1	0	0	2	3	1	0	0	2	0	0	0	2	0	1	2
WSD SW																				
	2012	2011	230	235	31	36	22	14	79	82	15	24	37	52	39	18	2	0	5	8
Gesamt	230	235	31	36	22	14	79	82	15	24	37	52	39	18	2	0	5	8	0	1

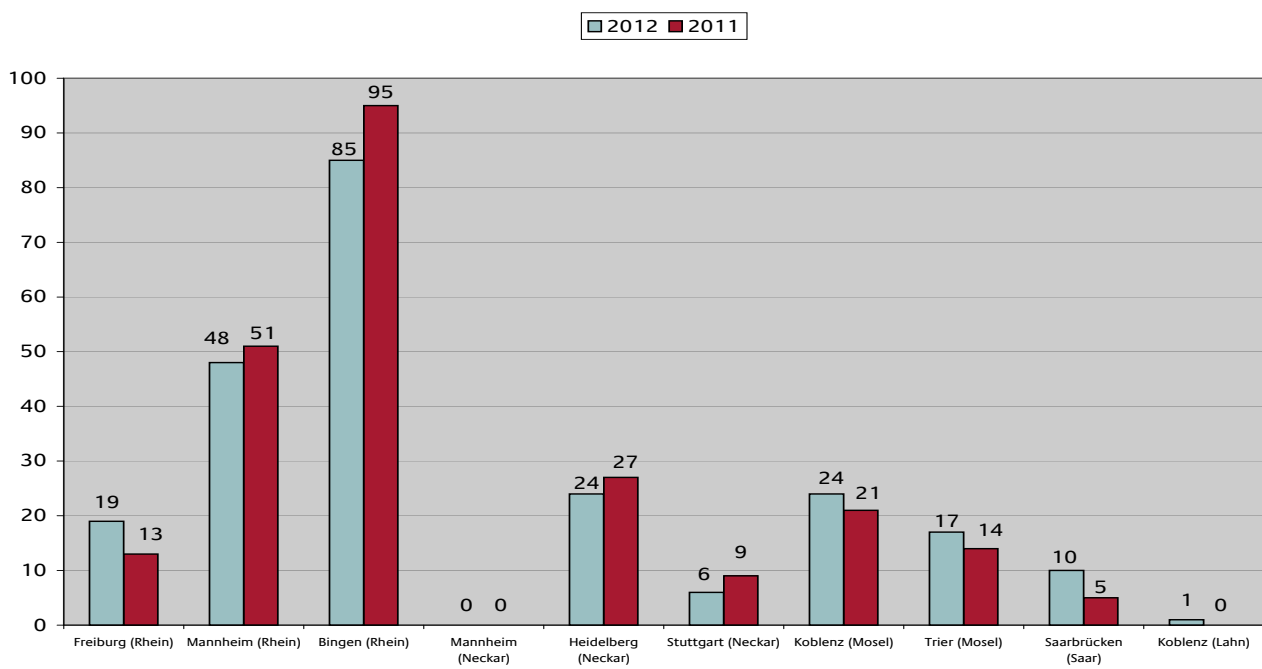
*) darunter Zusammenstöße mit Schiffsfahrtszeichen

Unfälle I + II.: 230 + 18 = 248 Unfälle insgesamt (zuzügl. 97 Sportbootunfälle)

WSD Südwest

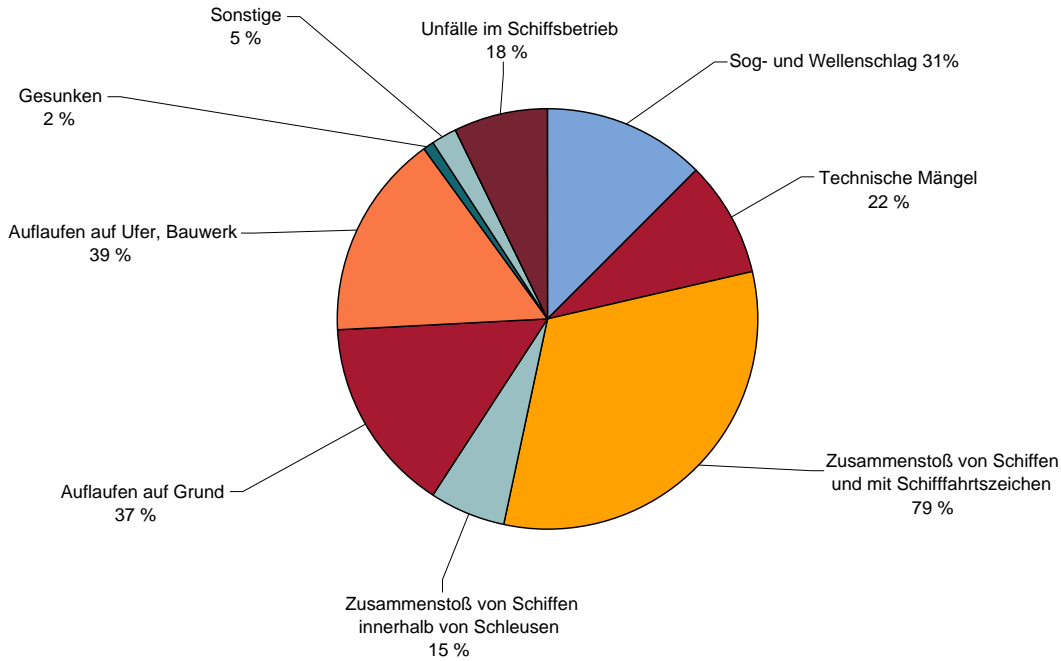
Schiffsunfälle 2012 – Vergleich zum Vorjahr

nach Meldungen der Wasserschutzpolizeien

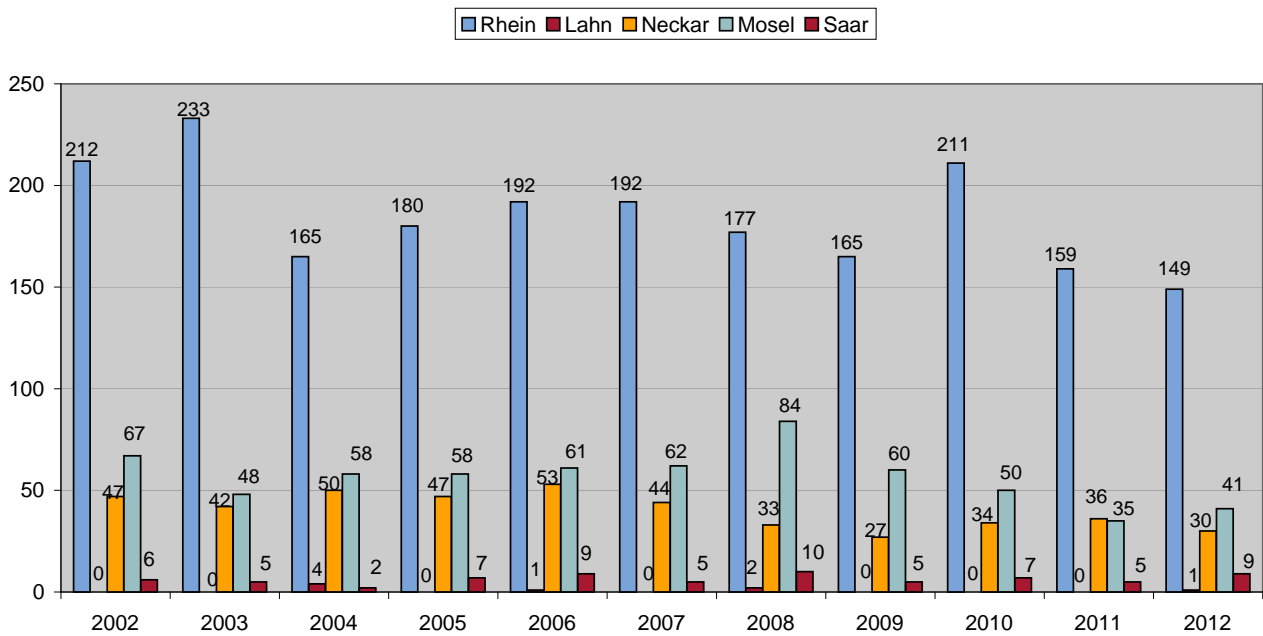


WSD Südwest

Schiffsunfälle 2012 nach Unfallarten gruppiert

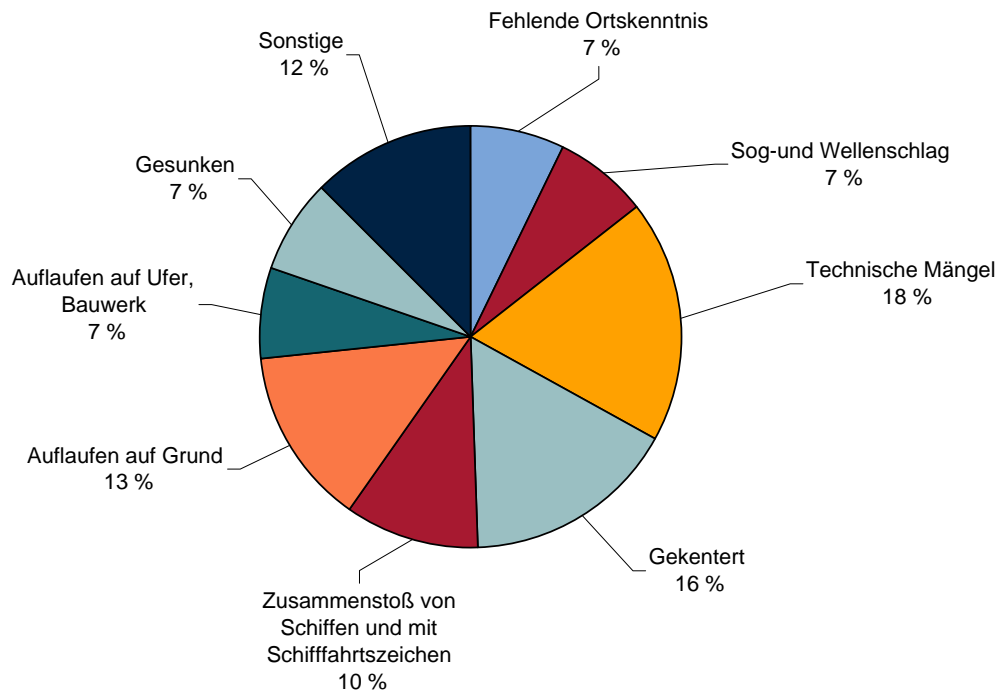


Entwicklung der Schiffsunfälle



WSD Südwest

Sportbootunfälle 2012 nach Unfallarten gruppiert



Anlage 6

Schiffahrtssperrungen

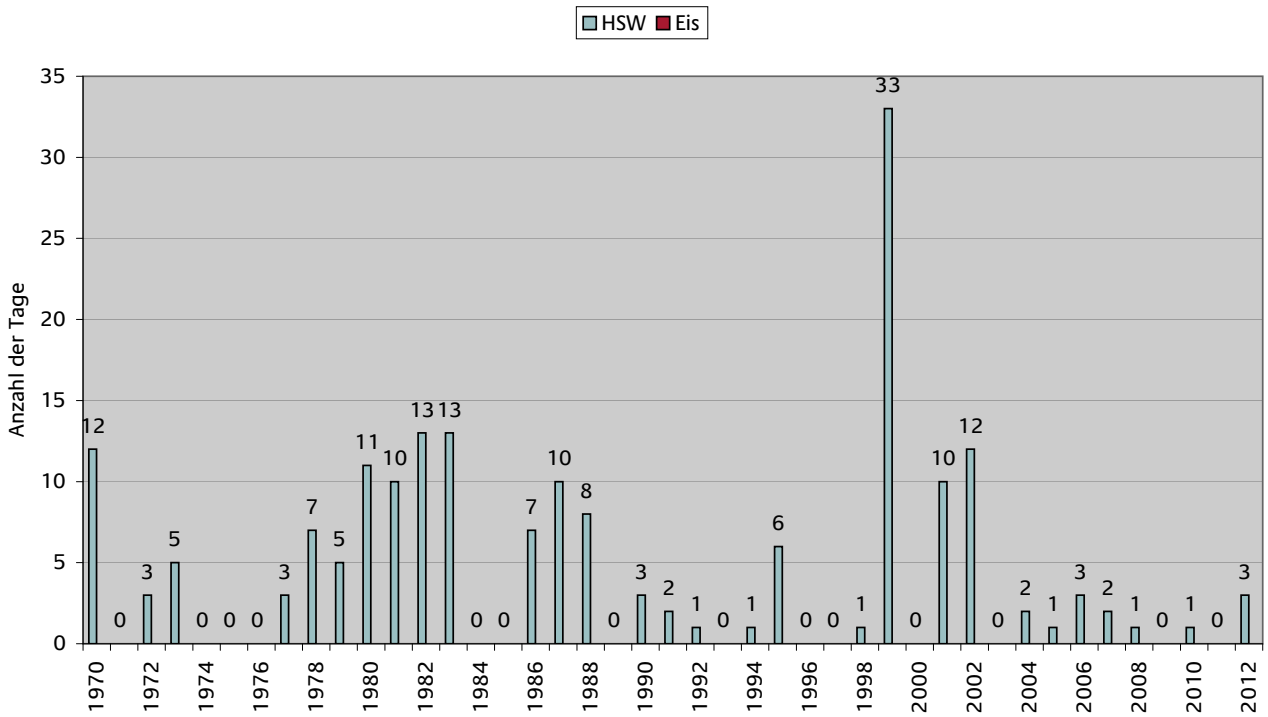
Sperrungen der Schiffahrt wegen Hochwasser und Eis	84
Oberrhein	85
Mittelrhein	85
Neckar	86
Mosel	86
Saar	87

WSD Südwest

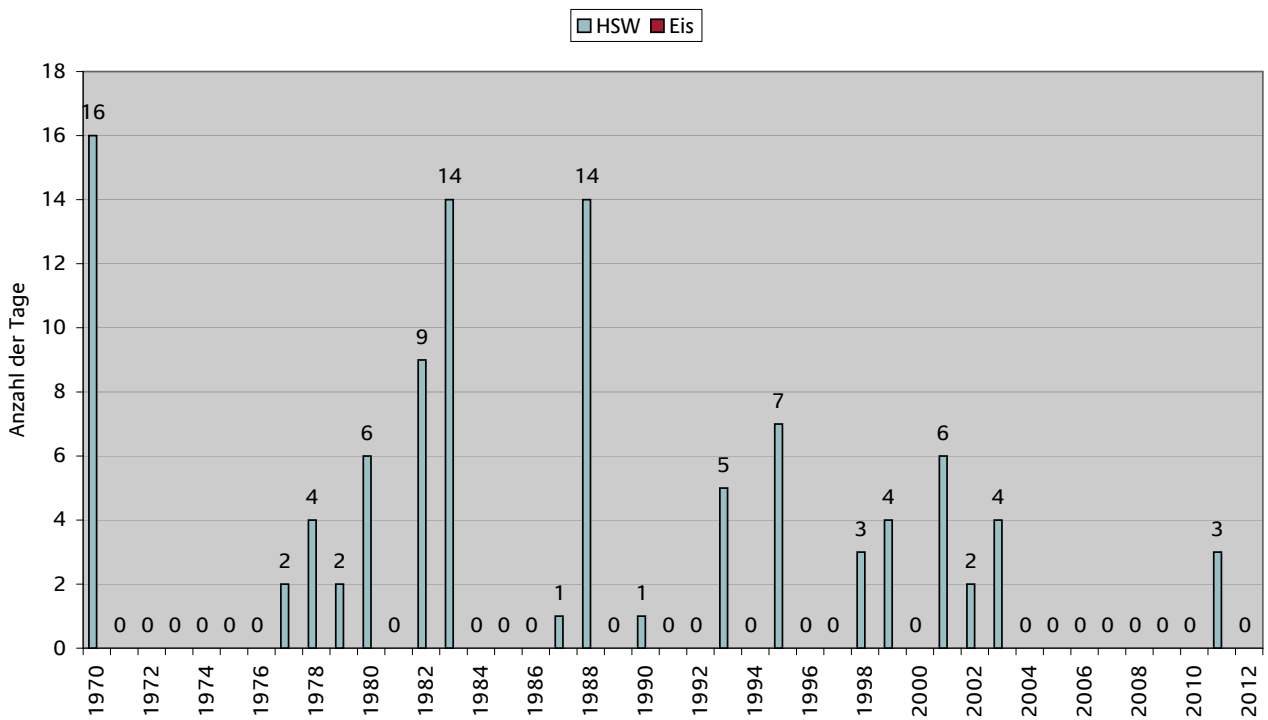
Sperrungen der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis

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	
2012	3		0		19	9	6	10	5	7

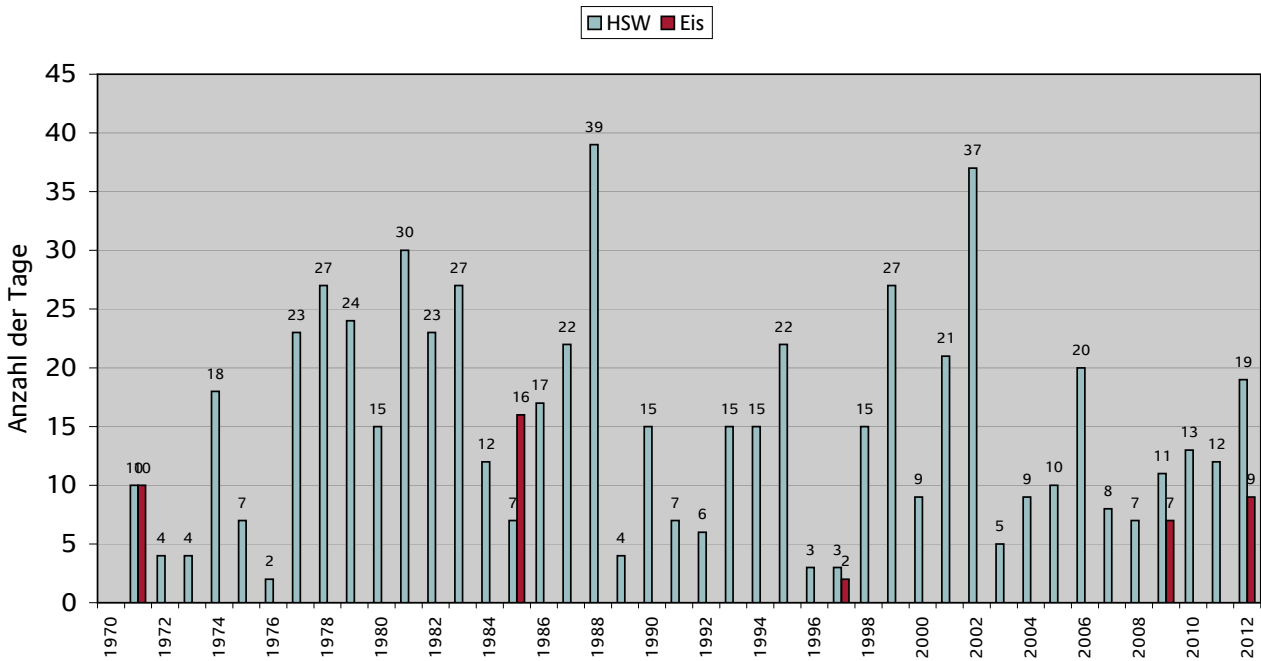
Oberrhein



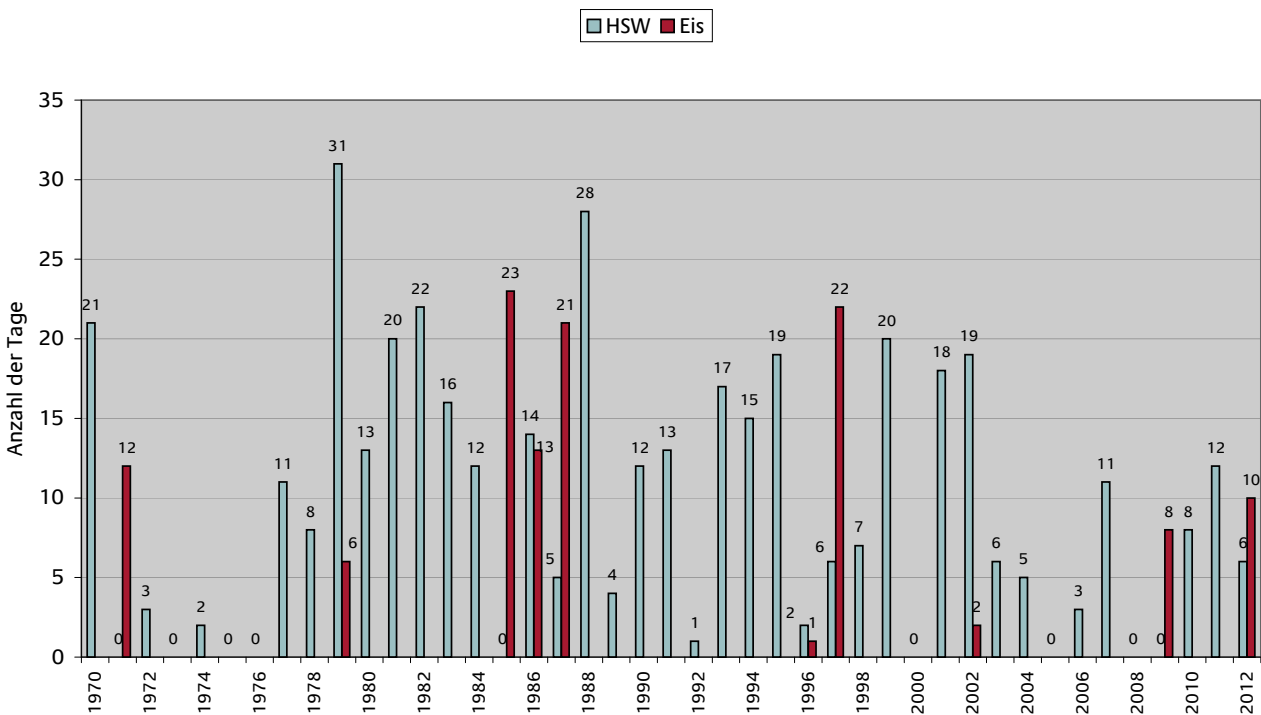
Mittelrhein



Neckar



Mosel



Saar

