



Verkehrsbericht 2022



Vorwort

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,

mit dem Verkehrsbericht 2022 informieren wir Sie über das Verkehrsgeschehen auf den Bundeswasserstraßen. Sie erhalten Daten und Fakten zur Entwicklung der Verkehre auf den Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen, zu den Transportmengen und Güterarten in den jeweiligen Revieren.

Unser Ziel ist es, die Verkehrsinfrastruktur an den Bundeswasserstraßen fortlaufend zu verbessern. Denn die Wirtschaft ist auf verlässliche und moderne Wasserstraßen angewiesen. Hinzu kommt, dass Transporte auf dem Wasser in ökologischer Hinsicht von immenser Bedeutung sind. Dieser Aspekt ist wichtiger Bestandteil unserer Arbeit.

Aktuelle Informationen zur Fahrgast- und Sportschiffahrt, zu Befähigungsnachweisen, schiffahrtspolizeilichen Genehmigungen und Förderprogrammen für die Binnenschiffahrt runden den Verkehrsbericht 2022 ab.

Die kontinuierlichen und verifizierten Datenerhebungen sind für uns Basis unserer zukunftsorientierten Planung und Grundlage für die Umsetzung unserer Baumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen. Dieser Bericht enthält alle relevanten Informationen dazu.

Wir danken allen herzlich, die zu diesem Verkehrsbericht beigetragen haben.

Ihre

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

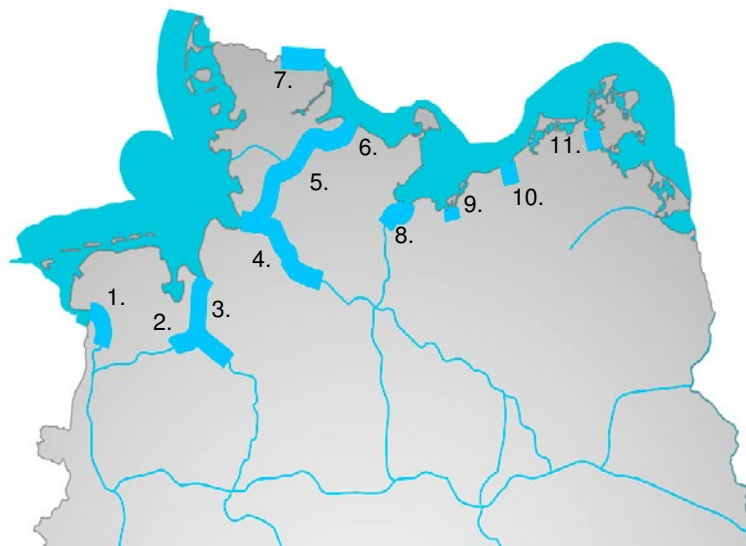
Inhaltsverzeichnis

1 Schiffs- und Güterverkehr auf Bundeswasserstraßen	4
1.1 Seeschiffahrtsstraßen	5
1.1.1 Nord- und Ostsee	6
1.1.2 Nord-Ostsee-Kanal	17
1.2 Binnenschiffahrtsstraßen	19
1.2.1 Rheinstromgebiet mit Mosel, Saar und Neckar	19
1.2.2 Nordwestdeutsches Kanalgebiet	26
1.2.3 Main-Donau-Gebiet	30
1.2.4 Weser-Elbe-Oder-Gebiet	35
2 Fahrgast- und Sportschifffahrt auf Bundeswasserstraßen	49
2.1 Binnenschiffahrtsstraßen	50
2.1.1 Main-Donau-Gebiet	50
2.1.2 Mosel und Saar	50
2.1.3 Lahn	50
2.1.4 Elbe-Oder	50
2.1.5 Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg Nord	51
2.1.6 Brandenburg-Ost und -Süd	51
2.1.7 Brandenburg-West	51
2.1.8 Berliner Wasserstraßen	51
2.1.9 Mittellandkanal, Dortmund-Ems-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal	52
2.1.10 Rhein-Herne-Kanal	53
2.1.11 Elbe-Seitenkanal	53
2.1.12 Weser	53
3 Verkehrsordnende Maßnahmen auf Bundeswasserstraßen	54
3.1 Befähigungsnachweise	55
3.2 Schifffahrtspolizeiliche Erlaubnisse und Genehmigungen	57
4 Wirtschaftsangelegenheiten	58
4.1 Förderprogramme in der Binnenschifffahrt	59
4.2 Schifffahrtsabgaben auf der Mosel	63

1 Schiffs- und Güterverkehr auf Bundeswasserstraßen



1.1 Seeschiffahrtsstraßen



1. Ems
2. untere Hunte
3. Weser
4. Elbe
5. Nord-Ostsee-Kanal
6. Kieler Förde
7. Flensburger Förde
8. Trave
9. Wismar
10. Warnow
11. Strelasund

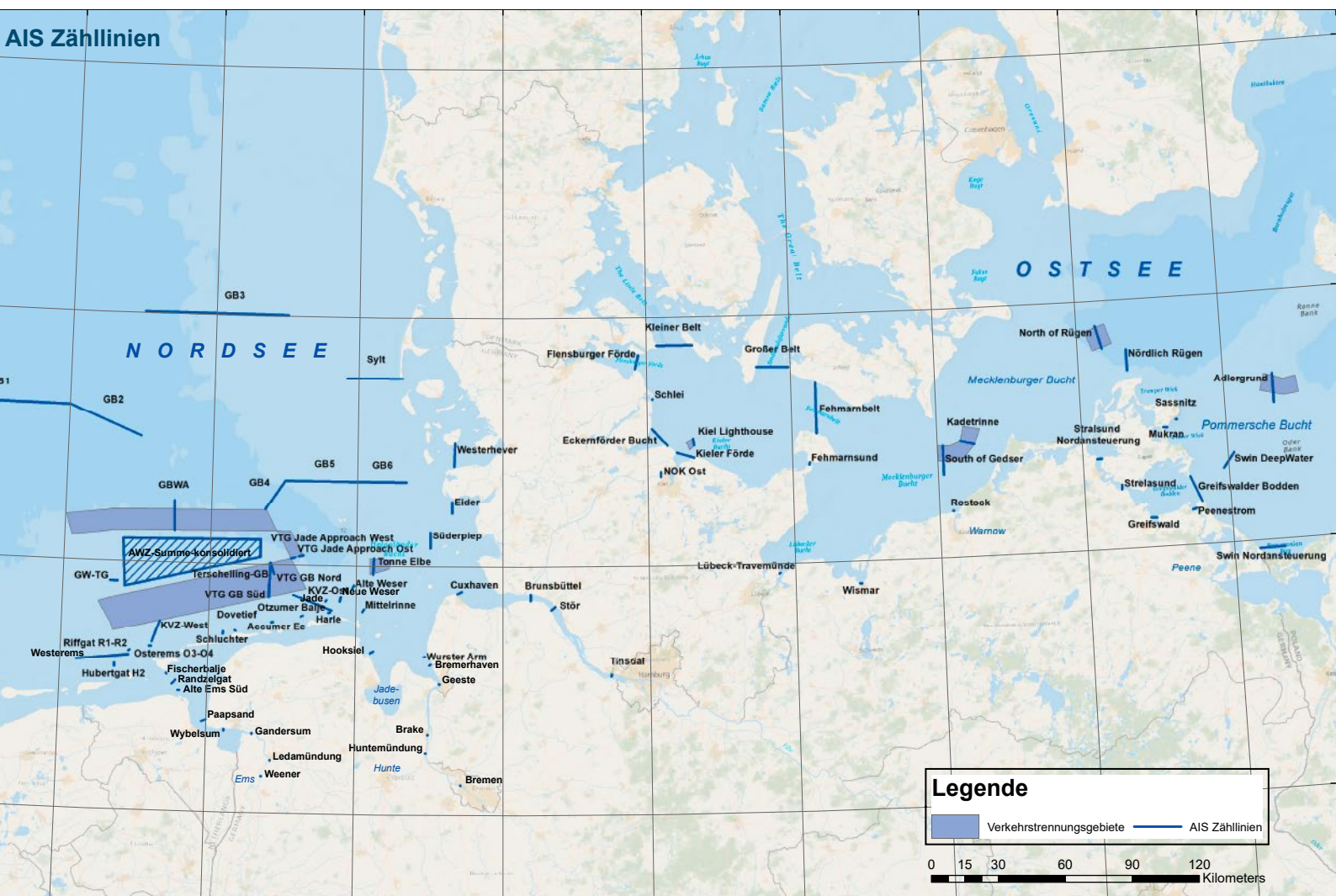


Nordsee

1.1.1 Nord- und Ostsee

Die Nordsee ist ein Flächenrevier. Die Großschifffahrt steuert auf festen Wegeführungen, sogenannten Verkehrstrennungsgebieten (VTG) oder anderen definierten Wegen. Daneben gibt es auch routen-ungebundene Kurse in der Fläche, wie zum Beispiel durch Fischerei, Offshore-Versorgung und ähnliches.

Das bedeutendste VTG ist das Terschelling-German Bight. Das nördlich gelegene parallele VTG Western Approach ermöglicht tiefergehenden Fahrzeugen die Fahrt. VTG Jade Approach ist die Verbindung der beiden und ermöglicht die Ansteuerung von Weser und Jade von Norden. In der Verkehrsfläche Küstenverkehrszone (KVZ) findet der lokale Küstenverkehr wie Fischerei, Offshore-Versorgung, Saison- und Sport-schifffahrt statt.



■ Ems

Die Ems ist ein See-Fluss-Revier, beginnend von Kilometer 0 bei Papenburg bis Kilometer 113, der Ansteuerung von See. Die Ems ist von vier Verkehrsgruppen geprägt: Fähren von Emden bzw. Eemshaven nach Borkum, Autotransportern nach Emden, der durchgehenden Binnenschifffahrt von Delfzijl emsaufwärts, und Versorger von Wind-Offshore-Parks und Kohletransporte mit tiefgehenden Bulkcarriern nach Eemshaven.

■ Jade

Die Jade ist ein See-Fluss-Revier, beginnend von Kilometer 0 vor der ersten Einfahrt Wilhelmshaven bis Kilometer 55, der Ansteuerung von See. Auf der Jade sind drei Verkehrsgruppen wesentlich: Tanker zu den Lade- und Löschstellen an der Jade, Containerschiffe zum Terminal an der Jade und kleineren Seeschiffen zu den Stadthäfen. Binnenschifffahrt findet nur wenig und ansonsten nur revierbezogen statt.

■ Weser – Bremerhaven und Bremen

Die Weser ist ein See-Fluss-Revier, beginnend von Kilometer 0 bei Bremen bis Kilometer 135, der Ansteuerung von See. Der Weserverkehr im Bereich der Unterweser ist durch die Aktivitäten dreier Hafengruppen mit vielen Hafenplätzen bestimmt: Bremerhaven, Nordenham und Brake.

Die Unterweser verläuft von Kilometer 0 bis Brake (km 40). Die Verkehre zu den Bremer Stadthäfen sind hier bestimmend. Dabei handelt es sich um großvolumige Erztransporte nach Osterort und andere zum Industriehafen, Getreidehafen, Stückgut und Roll-on/Roll-off-Verkehre (RoRo-Verkehre) zum Neustädter Hafen.

■ Hunte

Die Hunte ist ein schmales kleinbemessenes See-Fluss-Revier von Oldenburg Kilometer 0 bis km 25, der Mündung in die Weser bei Elsfleth. Prägend ist die Binnenschifffahrt auch als Teil der Ost-West-Verbindung in die Niederlande und in das Emsland. Die Frequentierung durch Seeschiffe ist gering.

■ Elbe

Die Elbe ist ein See-Fluss-Revier, beginnend von Kilometer 641 bei Tinsdal – Übergang von der Hamburger Delegationsstrecke – bis Kilometer 772, der Ansteuerung von See. Der Schiffsverkehr auf der Seeschiffahrtsstraße Elbe fokussiert sich in der Hauptsache auf Hamburg und daneben auf die Seehäfen Cuxhaven, Brunsbüttel-Elbehafen und Stade sowie die NOK-Häfen und den NOK-Transit.



Elbe



Ostsee

■ Kieler Förde

Die Kieler Förde ist das Eingangstor zur weltweit meistbefahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt, dem Nord-Ostsee-Kanal. Auf der Kieler Förde herrscht ein betriebsamer Schiffsverkehr, der vor allem durch Kaufahrteischiffe, die den Nord-Ostsee-Kanal passieren, Auto- und Personenfähren von und nach Skandinavien, Hafenfähren und Sportbooten sowie Kreuzfahrtschiffen geprägt ist.

■ Warnow/Rostock

Auf der Bundeswasserstraße Warnow findet der Transport zum Hafen Rostock statt, einem der großen deutschen Häfen. Geprägt wird die Warnow vom RoRo-Verkehr von und nach Skandinavien und ins Baltikum. Aber auch die Sportbootschiffahrt und der Tourismus spielen im Revier eine große Rolle.

■ Fehmarnbelt, Kadetrinne, Swinemünde Nord-Ansteuerung, Stralsund Nord-Ost-Ansteuerung

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist für das Ostseegebiet von der dänischen Grenze bei Flensburg einschließlich des Fehmarnbells bis zur deutsch-polnischen Grenze mit der ausschließlichen Wirtschaftszone und dem schwierigsten und gefährlichsten Fahrwasser der gesamten Ostsee, der Kadetrinne, zuständig. Insgesamt beträgt die Länge des Fahrwassers ca. 1500 km. Aufgrund der vielen Ostseehäfen und des Transitverkehrs durch den Fehmarnbelt und den Nord-Ostsee-Kanal kommt es zu etlichen Kreuzungen der Schifffahrtswege. Neben dem Transport von Waren vielfältigster Art spielen auf der Ostsee auch der Tourismus und die Sportbootschiffahrt eine bedeutende Rolle.

■ Trave

Die Trave liegt am größten deutschen Ostseehafen Lübeck. Dieser ist geprägt vom RoRo-Frachtgeschäft von und nach Skandinavien sowie ins Baltikum. Der Hafen Lübeck ist der umschlagsstärkste Ostseehafen in Schleswig-Holstein.

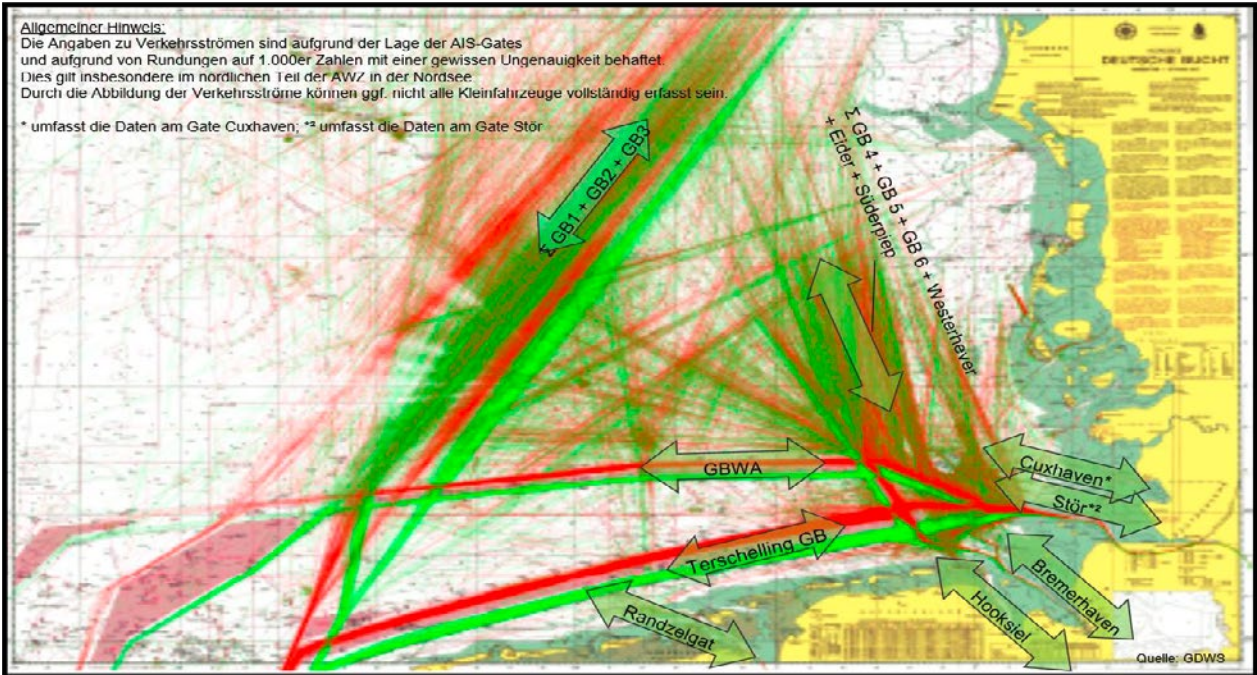
■ Wismar

In der Mecklenburger Bucht liegt Wismar. Dieses Ostsee-Revier ist vielseitig geprägt. Hier treffen Seefahrt, Fischerei und Wassertourismus aufeinander. Für die Freizeitschiffahrt wird hier eine gute Infrastruktur angeboten. Im Seehafen Wismar werden vor allem Massengüter und massenhafte Stückgüter umgeschlagen.

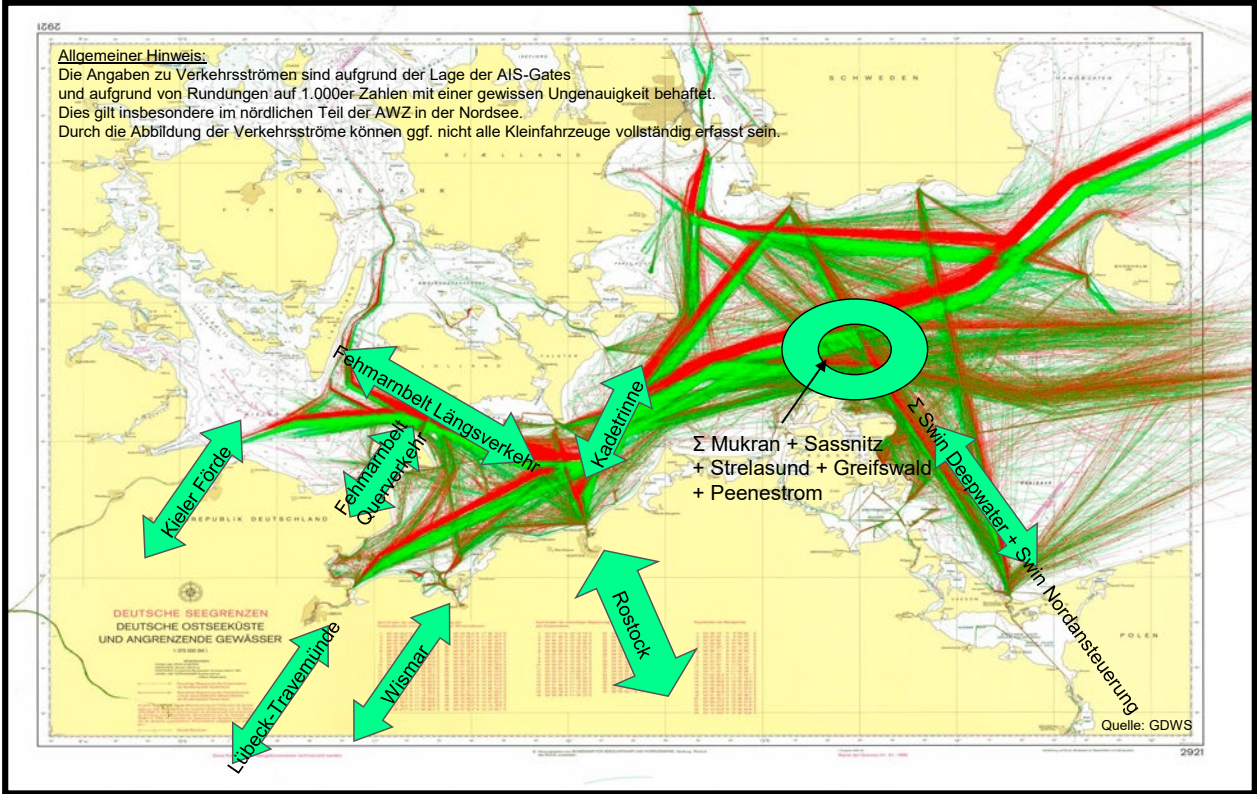
■ Flensburger Förde

Am westlichsten Punkt der Ostsee befindet sich die Flensburger Förde. Die Flensburger Förde als traditioneller Marinestandort in Mürwik ist für die militärische Seefahrt von großer Bedeutung. An den Kaianlagen des Flensburger Hafens werden hauptsächlich Massengüter umgeschlagen. Bekannt ist die Flensburger Förde auch als beliebtes Segelrevier und trägt mit der Ausflugschiffahrt einen großen Teil zum Tourismus der Region bei.

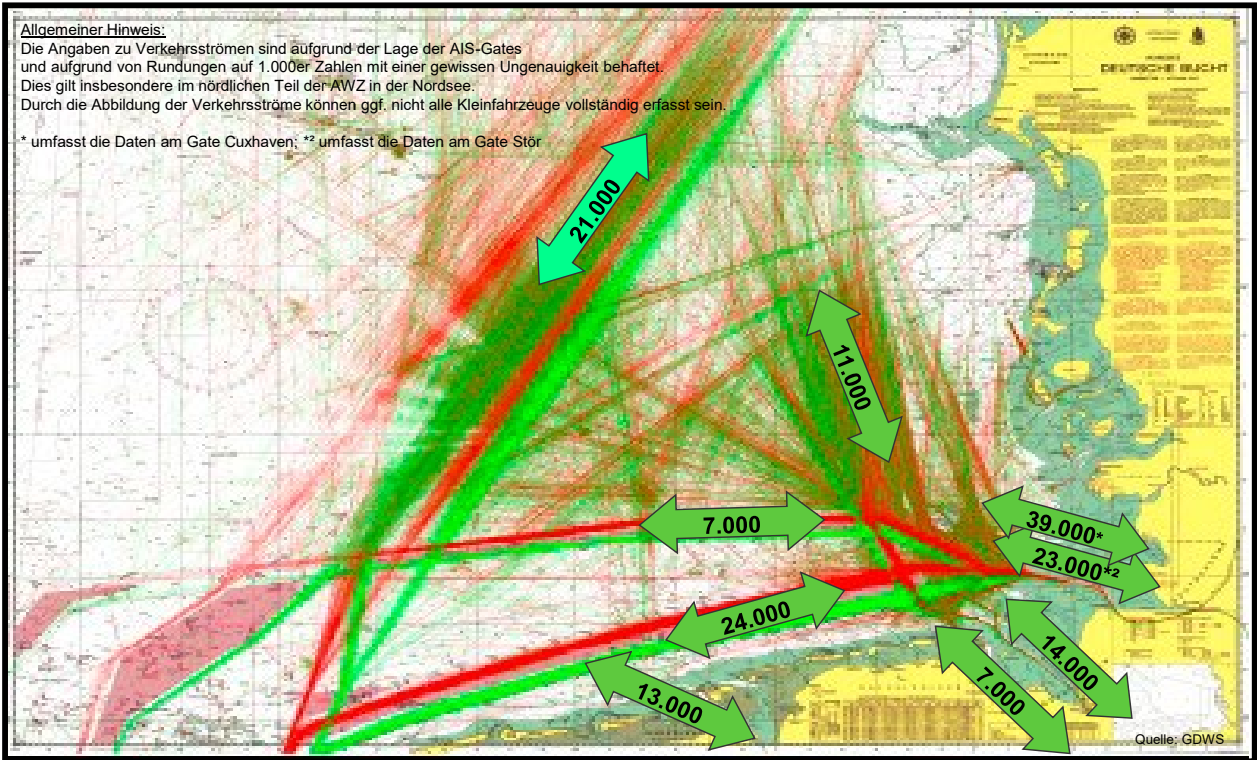
Verkehrsströme Deutsche Nordsee – AIS-Gates



Verkehrsströme Deutsche Ostsee – AIS-Gates



**Verkehrsströme Schiffslänge > 50 m
Deutsche Nordsee – AIS-Gates**

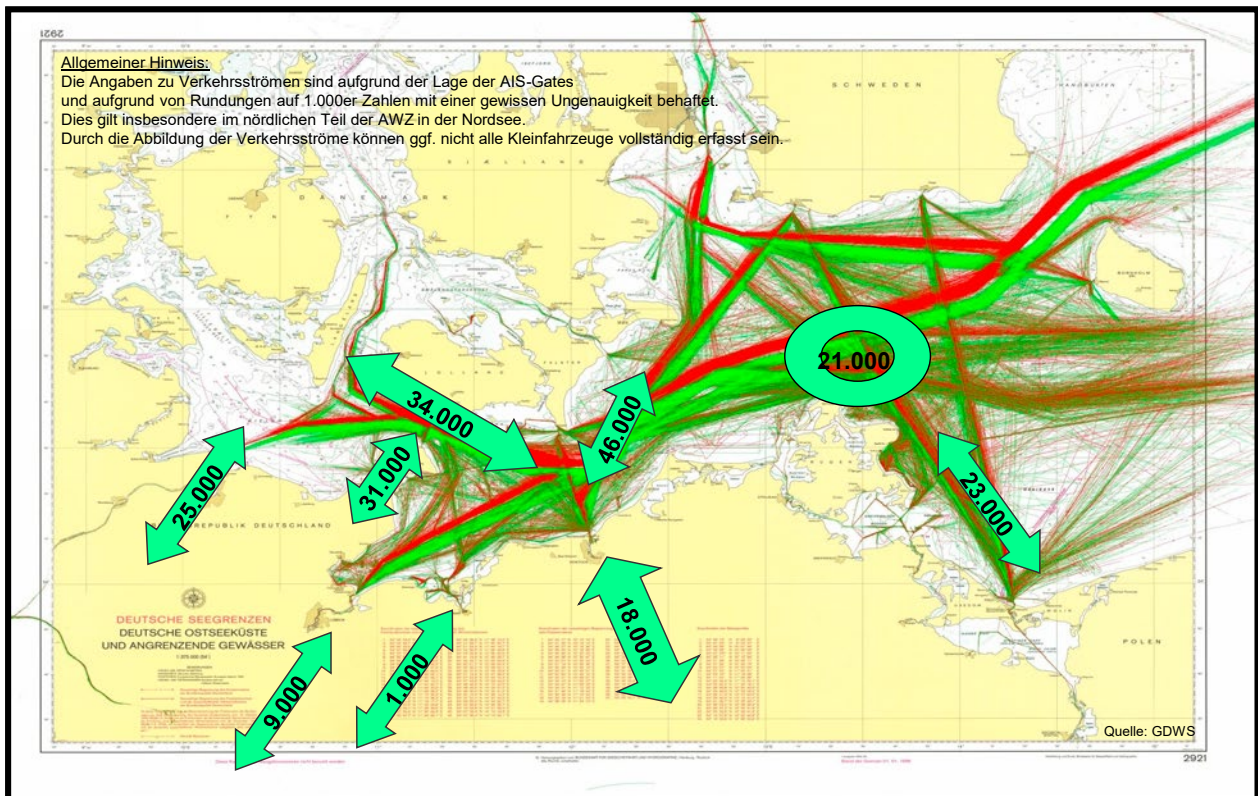


■ Nordsee

In der grafischen Darstellung der Nordsee sind Schiffsbewegungen mit einer Länge von größer als 50 Metern eingezeichnet. Die Verkehrsdichte wird über den Sättigungsgrad der Farben abgebildet. In grün sind nördliche oder östliche Kurse und in rot südliche oder westliche Kurse dargestellt. Dazu verdeutlichen Pfeile mit Zahlen, wie viele Schiffe innerhalb des Gebietes unterwegs gewesen sind. Die gesamte Nordsee ist in verschiedene Verkehrstrennungsgebiete aufgeteilt. Diese sind vergleichbar mit Fahrspuren für unterschiedliche Fahrtrichtungen.

Schiffsbewegungen – Nordsee	
German Bight 1–3	21 000
German Bight Western Approach	7 000
German Bight 4–6, Westerhever, Eider und Süderpiep	11 000
Randzelgat	13 000
Terschelling German Bight	24 000
Hooksiel	7 000
Bremerhaven	14 000
Stör (umfasst die Daten am Gate Cuxhaven)	23 000
Cuxhaven (umfasst die Daten am Gate Stör)	39 000

Verkehrsströme Schiffslänge > 50 m Deutsche Ostsee – AIS-Gates



■ Ostsee

In der grafischen Darstellung der Ostsee sind Schiffsbewegungen mit einer Länge von größer als 50 Metern eingezeichnet. Die Verkehrsdichte wird über den Sättigungsgrad der Farben abgebildet. In grün sind nördliche oder östliche Kurse und in rot südliche oder westliche Kurse dargestellt. Dazu verdeutlichen Pfeile mit Zahlen, wie viele Schiffe innerhalb des Gebietes unterwegs gewesen sind.

Schiffsbewegungen – Ostsee	
Kieler Förde	25 000
Fehmarnbelt Querverkehr	31 000
Lübeck-Travemünde	9 000
Wismar	1 000
Fehmarnbelt Längsverkehr	34 000
Kadetrinne	46 000
Rostock	18 000
Mukran, Sassnitz, Strelasund, Greifswald und Peenestrom	21 000
Swin Deepwater und Swin Nordansteuerung	23 000

Nordsee-AIS-Gates 2022 – Schiffsbewegungen (Längenklassen in Metern)									
VTG Terschelling German Bight	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 200 m	≥ 200 m bis < 300 m	≥ 300 m bis < 390 m	≥ 390 m	keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	1000	5074	14355	3007	1134	362	79	25011	26529
German Bight Western Approach (GBWA)	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 200 m	≥ 200 m bis < 300 m	≥ 300 m bis < 390 m	≥ 390 m	keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	165	620	4032	914	843	429	48	7051	6927
Ems (Höhe Randzelgat)	> 0 m bis < 40 m	≥ 40 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 200 m	≥ 200 m bis < 260 m	≥ 260 m		keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	9156	7402	6567	247	34		59	23465	23926
Jade (Höhe Hooksiel)	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 200 m	≥ 200 m bis < 300 m	≥ 300 m bis < 390 m	≥ 390 m	keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	4299	1474	4540	706	113	285	32	11449	9250
Weser (Bremerhaven)	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 200 m	≥ 200 m bis < 300 m	≥ 300 m bis < 390 m	≥ 390 m	keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	13872	3726	7695	1906	663	337	71	28270	26210
Huntemündung	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 86 m	≥ 86 m				keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	346	3077	644				128	4195	4826
Elbe (Höhe Störmündung)	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 200 m	≥ 200 m bis < 300 m	≥ 300 m bis < 390 m	≥ 390 m	keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	2844	5286	13302	2305	1429	535	98	25799	23750
Elbe (Höhe Cuxhaven)	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 200 m	≥ 200 m bis < 300 m	≥ 300 m bis < 390 m	≥ 390 m	keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	15645	9240	25845	2580	1434	531	359	55634	53851
Westerhever	> 0 m bis < 20 m	≥ 20 m bis < 50 m	≥ 50 m				keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	86	469	347				21	923	757
GB1	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 200 m	≥ 200 m			keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	974	1243	8714	3585			13	14529	16994
GB2	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 200 m	≥ 200 m			keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	2351	1494	824	136			6	4811	5411
GB3	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 200 m	≥ 200 m			keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	737	947	3167	986			39	5876	6245
GB4	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 200 m	≥ 200 m			keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	668	1171	3592	2264			36	7731	7796
GB5	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 200 m	≥ 200 m			keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	4245	905	1358	106			439	7053	7460
GB6	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 200 m	≥ 200 m			keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	2838	594	278	4			73	3787	4385
Süderpiep	> 0 m bis < 20 m	≥ 20 m bis < 50 m	≥ 50 m				keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	508	1131	505				30	2174	2053

keine Meldeangabe bei Ausweisung in AIS-Angaben bei Längen-/Tiefgangsklassen = 0 m

Nordsee-AIS-Gates 2022 – Schiffsbewegungen (Tiefgangsklassen in Metern)							
VTG Terschelling German Bight	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m bis < 12,5 m	≥ 12,5 m	keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	13942	8081	1929	875	184	25011	26529
German Bight Western Approach (GBWA)	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m bis < 12,5 m	≥ 12,5 m	keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	2221	2870	966	974	20	7051	6927
Ems (Höhe Randzelgat)	> 0 m bis < 3 m	≥ 3 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m	keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	10996	9790	1570	135	974	23465	23926
Jade (Höhe Hooksiel)	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m bis < 12,5 m	≥ 12,5 m	keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	7483	2710	346	490	420	11449	9250
Weser (Bremerhaven)	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m bis < 12,5 m	≥ 12,5 m	keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	19568	6382	1343	551	426	28270	26210
Huntemündung	> 0 m bis < 3 m	≥ 3 m			keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	2917	155			1123	4195	4826
Elbe (Höhe Störmündung)	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m bis < 12,5 m	≥ 12,5 m	keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	12937	8690	2603	1209	360	25799	23750
Elbe (Höhe Cuxhaven)	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m bis < 12,5 m	≥ 12,5 m	keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	34963	15963	2650	1256	802	55634	53851
Westerhever	> 0 m bis < 3 m	≥ 3 m			keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	615	272			36	923	757
GB1	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m		keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	5538	7003	1896		92	14529	16994
GB2	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m		keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	4151	494	46		120	4811	5411
GB3	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m		keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	2979	2246	640		11	5876	6245
GB4	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m		keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	3025	3083	1601		22	7731	7796
GB5	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m		keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	5961	711	140		241	7053	7460
GB6	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m		keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	2969	80	16		722	3787	4385
Süderpiep	> 0 m bis < 3 m	≥ 3 m			keine Meldeangaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	1790	193			191	2174	2053

keine Meldeangabe bei Ausweisung in AIS-Angaben bei Längen-/Tiefgangsklassen = 0 m

Ostsee-AIS-Gates 2022 – Schiffsbewegungen (Längenklassen in Metern)									
Flensburger Förde	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 150 m	≥ 150 m			keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	925	163	94	2			20	1 204	1 302
Kieler Förde	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 150 m	≥ 150 m bis < 230 m	≥ 230 m		keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	15510	6905	11 585	5 594	1 108		313	41 015	40 784
Fehmarnbelt	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 150 m	≥ 150 m bis < 230 m	≥ 230 m bis < 330 m	≥ 330 m	keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	2 598	6 695	12 712	11 307	3 258	264	131	36 965	38 467
Kadetrinne	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 150 m	≥ 150 m bis < 230 m	≥ 230 m bis < 330 m	≥ 330 m	keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	1 197	6 116	13 412	22 458	3 289	266	116	46 854	48 226
Swinemünde Nordansteuerung	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 150 m	≥ 150 m bis < 230 m	≥ 230 m		keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	8 854	3 781	3 438	7 902	144		32	24 151	24 960
Stralsund Nord-/ Ostansteuerung	> 0 m bis < 20 m	≥ 20 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m			keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	831	2 753	597	357			990	5 528	4 771
Trave	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 150 m	≥ 150 m			keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	10 468	889	733	7 323			21	19 434	18 441
Wismar	> 0 m bis < 50 m	≥ 50 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 150 m	≥ 150 m			keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	7 435	589	794	43			5	8 866	7 923
Warnow	> 0 m bis < 30 m	≥ 30 m bis < 90 m	≥ 90 m bis < 150 m	≥ 150 m bis < 230 m	≥ 230 m		keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	38 021	8 771	2 187	12 591	248		204	62 022	53 248

keine Meldeangabe bei Ausweisung in AIS-Angaben bei Längen-/Tiefgangsklassen = 0 m

Ostsee-AIS-Gates 2022 – Schiffsbewegungen (Tiefgangsklassen in Metern)								
Flensburger Förde	> 0 m bis < 3 m	≥ 3 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m			keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	677	408	35			84	1204	1302
Kieler Förde	> 0 m bis < 3 m	≥ 3 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 8 m	≥ 8 m		keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	14450	16618	5500	3204		1243	41015	40784
Fehmarnbelt	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 8 m	≥ 8 m bis < 10 m	≥ 10 m bis < 12,5 m	≥ 12,5 m	keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	18637	5431	6587	3450	2677	183	36965	38467
Kadetrinne	> 0 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 8 m	≥ 8 m bis < 10 m	≥ 10 m bis < 12,5 m	≥ 12,5 m	keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	25091	8893	6606	3485	2645	134	46854	48226
Swinemünde Nordansteuerung	> 0 m bis < 3 m	≥ 3 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m bis < 12,5 m	≥ 12,5 m	keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	7179	13922	1413	163	50	1424	24151	24960
Stralsund Nord-/ Ostansteuerung	> 0 m bis < 3 m	≥ 3 m				keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	3681	619				1228	5528	4771
Trave	> 0 m bis < 3 m	≥ 3 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m			keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	9734	5526	3650			524	19434	18441
Wismar	> 0 m bis < 3 m	≥ 3 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m			keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	7096	1422	174			174	8866	7923
Warnow	> 0 m bis < 3 m	≥ 3 m bis < 6,5 m	≥ 6,5 m bis < 10 m	≥ 10 m bis < 12 m	≥ 12 m	keine Melde- angaben	Gesamt 2022	Gesamt 2021
	39931	18441	1378	68	64	2140	62022	53248

keine Meldeangabe bei Ausweisung in AIS-Angaben bei Längen-/Tiefgangsklassen = 0 m

Güterumschlag – Nordsee-Häfen			
Hafenumschlag (Ladung in t)			
Hafen	2022	2021	Quelle
Brake	6 854 867	5 135 801	Seaports of Niedersachsen
Bremen	12 365 000	12 856 000	Bremenports
Bremerhaven	51 611 000	56 839 000	Bremenports
Brunsbüttel	9 438 820	8 354 728	Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein
Cuxhaven	2 491 130	2 448 450	Seaports of Niedersachsen
Emden	4 283 989	4 029 875	Seaports of Niedersachsen
Hamburg	119 900 000	128 700 000	Port of Hamburg
Husum	269 037	203 476	Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein
Leer	6 626	34 434	Seaports of Niedersachsen
Nordenham	2 713 263	2 303 229	Seaports of Niedersachsen
Oldenburg	97 189	77 329	Seaports of Niedersachsen
Papenburg	602 329	624 818	Seaports of Niedersachsen
Stade	5 110 320	5 914 963	Seaports of Niedersachsen
Wilhelmshaven	32 286 774	30 841 499	Seaports of Niedersachsen

Güterumschlag – Ostsee-Häfen			
Hafenumschlag (Ladung in t)			
Hafen	2022	2021	Quelle
Flensburg	285 800	273 305	Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein
Greifswald	258 000	192 300	Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern
Kiel	7 661 688	7 564 810	Port of Kiel
Lübeck	16 400 600	17 549 933	Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein
Rendsburg	325 600	339 881	Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein
Rostock	21 556 600	22 341 300	Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern
Sassnitz	1 357 200	1 358 600	Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern
Stralsund	818 600	774 000	Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern
Wismar	2 602 800	2 707 700	Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern
Wolgast	198 900	200 900	Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern

Anzahl Security Reports	
2022	2021
34 278	35 208

Gemäß §10 Abs. 3 und 4 SeeEigenschV müssen Schiffe, im Sinne der Regel 2 Absatz 1.1 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens, welche eine oder mehrere Hafenanlagen in der Bundesrepublik Deutschland anzulaufen beabsichtigen, 24 Stunden vorher eine Meldung bei der Koordinierungsstelle der WSV im Maritimen Sicherheitszentrum des Bundes und der Küstenländer abgeben, in der sie ihre Ankunft und weitere sicherheitsbezogene Angaben übermitteln. Meldepflichtig im Sinne dieser Vorschrift sind Fahrgastschiffe, Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber sowie bewegliche Offshore-Bohreinheiten. Aus der jährlichen Gesamtzahl dieser Meldungen ergibt sich mithin ein wesentlicher Indikator für den Umfang der Hafenanläufe in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt.

1.1.2 Nord-Ostsee-Kanal

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist die meist befahrene künstliche Seeschiffahrtsstraße der Welt. Er verbindet die Nordsee mit der Ostsee. Der Kanal ist nicht nur wichtiger Teil der regionalen Wirtschaftsstruktur, sondern auch ein wesentlicher Baustein des trans-europäischen Verkehrsnetzes. Durch die Zeit- und Wegevorteile (Ersparnis von ca. 460 km) bietet die

Bundeswasserstraße NOK für die internationale Schifffahrt einen Wettbewerbsvorteil. Entlang des Nord-Ostsee-Kanals gibt es vielfältige Sport- und Freizeitmöglichkeiten. Die Kanalufer laden ein zum Verweilen, Wandern und Radfahren. Tausende verfolgen die Passagen der Kreuzfahrtschiffe und beobachten das Vorbeiziehen der großen Containerschiffe.



Nord-Ostsee-Kanal

Nord-Ostsee-Kanal – Schiffstypen		
	2022	2021
Schiffstypen 1-5, A-X	Anzahl	Anzahl
1 = Mehrzweckschiff für trock. Stück- und Massengut-Container	93	105
2 = Tanker	2 216	1 973
5 = Sonstige wie Fähren, Fahrgastschiffe (außer Sportboote)	31	14
C = Containerschiff	3 691	4 163
G = Trockenfrachter/Mehrzweckschiff	12 101	12 948
H = Chemikaliertanker (auch Oil Products, Süßöl)	3 529	3 349
L = Gastanker	261	163
M = Marine-/Behördenfahrzeug	199	186
O = Öltanker (Crude Oil) auch OBO	702	563
P = Passagier-Fähre	235	135
R = RoRo	778	758
S = Spezialfahrzeug (Bagger, Versorger, Schlepper)	2 933	2 820
X = sonstige Seeschiffe, wie Geräte, Yachten & Sportboote	113	116
Gesamt	26 882	27 293

	Tiefgangsklassen in Metern				
	< 3,1	3,1 bis 5	5 bis 7	7 bis 9,5	> 9,5
Anzahl 2022	4 258	7 004	10 284	5 288	13
Anzahl 2021	3 922	7 905	10 017	5 426	14

Verkehr nach Verkehrsgruppen	1	2	3	4	5	6
Anzahl 2022	883	2 683	13 382	5 398	3 694	756
Anzahl 2021	753	2 428	14 591	5 106	3 724	576

1.2 Binnenschifffahrtsstraßen

1.2.1 Rheinstromgebiet mit Mosel, Saar und Neckar



1. Rhein
2. Lahn
3. Mosel
4. Saar
5. Neckar



Mittelrhein

■ Rhein

Der Rhein ist eine der bedeutendsten europäischen Wasserstraßen. Auf einer Gesamtlänge von 1233 km durchfließt er sechs europäische Länder. Zwischen Rheinfelden bei Basel und der Nordsee ist er auf 884 km Länge schiffbar und zählt zu den verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt. Wegen des unterschiedlichen Gefälles wird der schiffbare Rhein in Ober- (Rheinfelden bis Bingen), Mittel- (Bingen bis Bonn) und Niederrhein (Bonn bis Emmerich) eingeteilt.

Etwa 70 % aller deutschen Wasserstraßentransporte werden auf dem Niederrhein zwischen den Rheinmündungshäfen und den deutschen Binnenhäfen bewegt.

In Duisburg befindet sich nicht nur der größte europäische Binnenhafen, hier haben nahezu alle bedeutenden personalstarken Binnenschiffahrtsunternehmen, der Arbeitgeberverband sowie der Bundesverband der deutschen Binnenschiffahrt und der Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen ihren Sitz.

■ Mosel

Von der Quelle in den Vogesen (Col de Bussang) bis zur Mündung in den Rhein am Deutschen Eck fließt die Mosel durch Frankreich, bildet anschließend am Dreiländereck auf 36 Kilometer Länge die gemeinschaftliche Grenze zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland, das sogenannte Kondominium, und endet in Deutschland.

Als internationale Wasserstraße legt die Mosel einen Weg von 392 km zurück, überwindet 161 m Fallhöhe (28 Staustufen); dabei verbindet sie die Wirtschaftsregionen Lothringen, Luxemburg, Saar und Trier mit den Nordseehäfen in den Niederlanden und Belgien.

■ Saar

Die Saar ist der größte Nebenfluss der Mosel und seit 1988 ab Saargemünd auf 104 km schiffbar. Auf einer Strecke von 11 km (bis Saarbrücken-Güdingen) bildet sie die deutsch-französische Grenze und mündet bei Mosel-km 200,80 in die Mosel.

■ Lahn

Seit 1981 gibt es auf der Lahn keine Güterschiffahrt mehr, dafür boomt die Freizeitschiffahrt um so mehr. Auf dem Streckenabschnitt von Lahn-km 0,00 bis Lahn-km 137,30 fahren heute Fahrgastschiffe und Sportfahrzeuge.

In der Nähe der Ortslage Lahnstein bei Rhein-km 585,79 fließt die Lahn in den Rhein.

■ Neckar

Auf einer Länge von 203 km von Plochingen (Neckar-km 203,01) bis Mannheim ist der Neckar für die Schifffahrt ausgebaut. Bis zur Einmündung in den Rhein bei Rhein-km 428 werden mit Hilfe von 27 Schleusen 161 Höhenmeter überwunden.

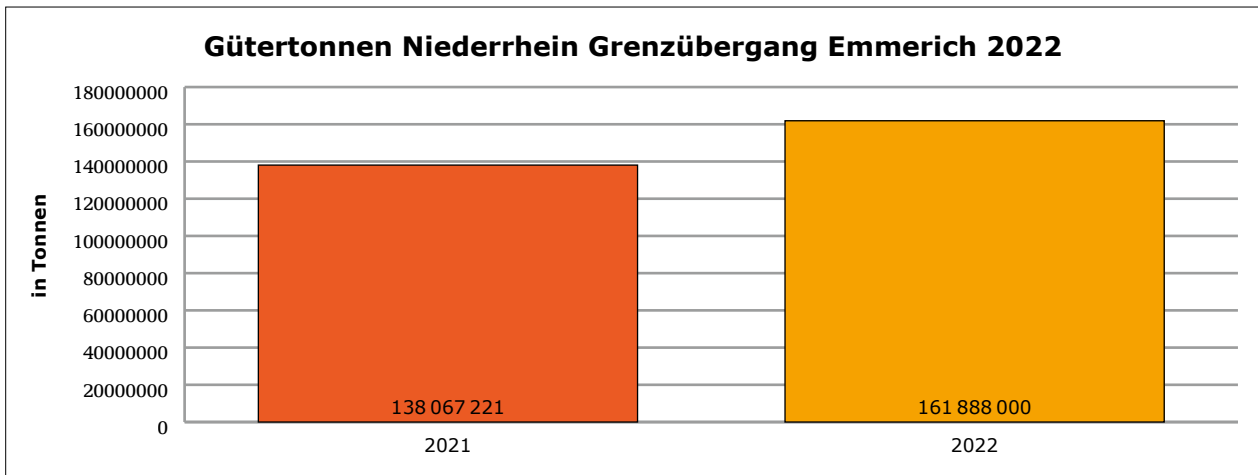


Mittelrhein

Frachtschiffverkehr Rheinstromgebiet mit Oberrhein und Neckar 2022										
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Oberrhein Schleuse Iffezheim	Gütermotorschiffe	2885	4306	7191	1971	537	2508	4856	4843	9699
	Tankmotorschiffe	3289	129	3418	95	3282	3377	3384	3411	6795
	Güterschubleichter	848	1370	2218	598	97	695	1446	1467	2913
	Tankschubleichter	98	3	101	4	102	106	102	105	207
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	7120	5808	12928	2668	4018	6686	9788	9826	19614
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		20315								
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Neckar Schleuse Feudenheim	Gütermotorschiff	1957	1388	3345	341	889	1230	2298	2277	4575
	Tankmotorschiff	380	7	387	1	362	363	381	369	750
	Güterschubleichter	77	8	85	5	68	73	82	76	158
	Tankschubleichter	1	0	1	0	0	0	1	0	1
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	2415	1403	3818	347	1319	1666	2762	2722	5484
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		5663								

Frachtschiffverkehr Rheinstromgebiet mit Niederrhein und Mosel, Saar 2022				
	Fahrzeugart	zu Berg	zu Tal	Gesamt
		Niederrhein Grenzübergang Emmerich	Gütermotorschiffe	27024
Containerschiffe	6914		7754	14668
Tankschiffe	14188		7293	21481
Güterschubleichter	15616		1453	17069
Gesamtanzahl der Schiffe 2022	63742		41533	105275
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		107712		
	Fahrzeugart	zu Berg	zu Tal	Gesamt
		Mosel Schleuse Koblenz	Güter- und Tankmotorschiffe	4424
Containerschiff	86		107	193
Gesamtanzahl der Schiffe 2022	4510		4596	9106
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		8602		
	Fahrzeugart	zu Berg	zu Tal	Gesamt
		Saar Schleuse Kanzem	Güterschiffe	970
Tankschiffe	29		29	58
Güterschubleichter	172		167	339
Gesamtanzahl der Schiffe 2022		1171	1166	2337
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		2471		

Gütertonnen Rhein 2022			
Hauptgüterart	Niederrhein Grenzübergang Emmerich		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Landwirtsch. und verw. Erzeugnisse	3929000	3659000	7588000
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	22139000	272000	22411000
Erze, Steine u. Erden u. ä.	23660000	8291000	31951000
Nahrungs- und Genussmittel	1433000	2210000	3643000
Textilien, Bekleidung, Leder u. ä.	9000	6000	15000
Holz., Papier, Pappe, Druckerz.	1020000	527000	1547000
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	12340000	5675000	18015000
Chemische Erzeugnisse etc.	7534000	5704000	13238000
Sonst. Mineralerzeugnisse	416000	780000	1196000
Metalle und Metallerzeugnisse	3694000	3829000	7523000
Maschinen u. Ausrüstungen u. ä.	132000	501000	633000
Fahrzeuge	125000	646000	771000
Möbel, Musikinstrumente u. ä.	18000	15000	33000
Sekundärrohstoffe, Abfälle	1244000	39890000	41134000
Geräte und Material zur Güterbef.	576000	306000	882000
Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	0	1000	1000
Sammelgut	25000	50000	75000
Nicht identifizierbare Güter	4572000	6619000	11191000
Sonstige Güter a. n. g.	28000	13000	41000
Gesamt 2022	82894000	78994000	161888000
Gesamt 2021	138067221		

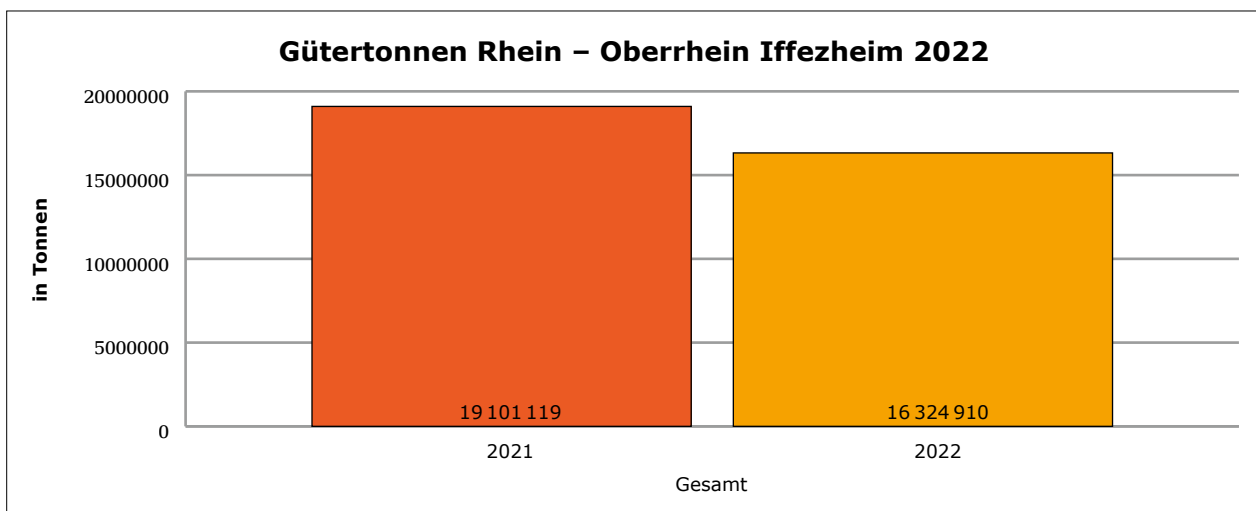


Gütertonnen Rhein 2022			
Hauptgüterart	Oberrhein Iffezheim		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	261 212	908 940	1 170 152
Andere Nahrungs- und Futtermittel	550 458	325 860	876 318
Feste Brennstoffe	130 098	15 463	145 561
Mineralölerzeugnisse	4 108 549	85 828	4 194 377
Erze und Metallabfälle	1 032 343	214 965	1 247 308
Eisen, Stahl und NE-Metalle	435 241	521 307	956 548
Steine, Erden, Baustoffe	346 021	4 134 929	4 480 950
Düngemittel	257 132	101 981	359 113
Chemische Erzeugnisse	375 737	52 184	427 921
Sonstige Güter	314 331	220 849	535 180
Ladung in Containern	823 278	1 108 204	1 931 482
Gesamt 2022	8 634 400	7 690 510	16 324 910
Gesamt 2021	19 101 119		

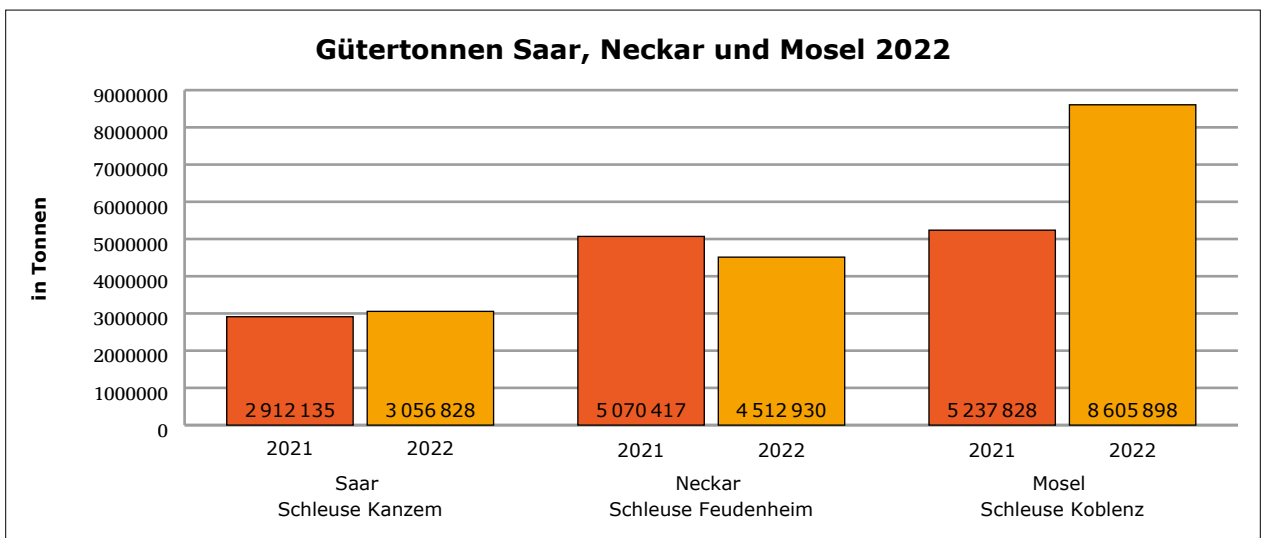
Containerverkehr Rhein 2022									
Zählstelle	Anzahl der Container in TEU								
	beladen			leer			Gesamt		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Oberrhein Schleuse Iffezheim	70 635	25 866	96 501	45 709	93 109	138 818	116 344	118 975	235 319
Gesamt 2022	235 319								
Gesamt 2021	259 863								

Flaggenanteile Rhein 2022									
Zählstelle	Verkehr nach Flaggenanteilen nach Anzahl								
	D	NL	B	F	L	CH	PL	CZ	Sonstige
Oberrhein Schleuse Iffezheim	8 459	9 745	1 766	733	k.A.	2 662	k.A.	k.A.	910

Flaggenanteile Rhein 2022									
Zählstelle	Verkehr nach Flaggenanteilen in Prozent								
	D	NL	B	F	L	CH	PL	CZ	Sonstige
Oberrhein Schleuse Iffezheim	34,8	40,1	7,3	3,0	k.A.	11,0	k.A.	k.A.	3,7



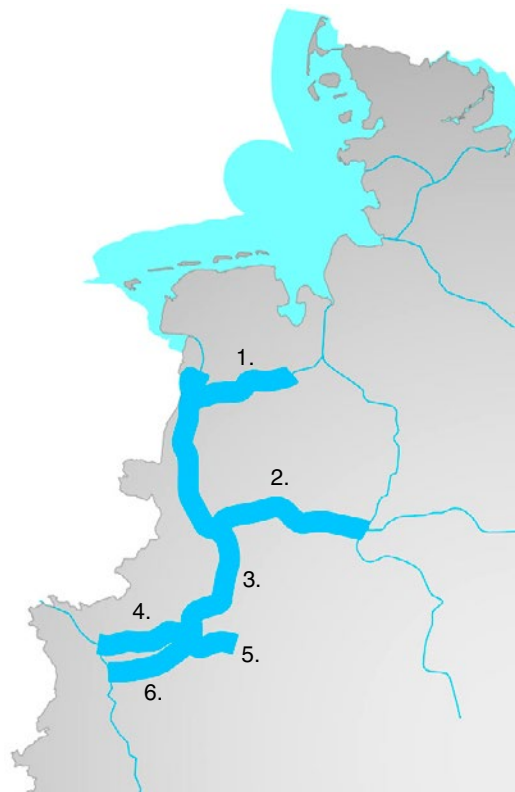
Gütertonnen Saar, Neckar und Mosel 2022						
Hauptgüterart	Saar Schleuse Kanzem			Neckar Schleuse Feudenheim		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	0	0	0	84490	35923	120413
Andere Nahrungs- und Futtermittel	600	0	600	249395	195238	444633
Feste Brennstoffe	846903	51667	898570	440880	3405	444285
Mineralölerzeugnisse	82658	2714	85372	156396	1986	158382
Erze und Metallabfälle	1078421	71172	1149593	18555	257744	276299
Eisen, Stahl und NE-Metalle	45253	723061	768314	112905	49897	162802
Steine, Erden, Baustoffe	24132	113768	137900	1416480	1072496	2488976
Düngemittel	4170	0	4170	65594	6169	71763
Chemische Erzeugnisse	6584	0	6584	208065	4052	212117
Sonstige Güter	650	5075	5725	48877	84383	133260
Gesamt 2022	2089371	967457	3056828	2801637	1711293	4512930
Gesamt 2021	2912135			5070417		
Hauptgüterart	Mosel Schleuse Koblenz					
	zu Berg	zu Tal	Gesamt			
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	76054	1963131	2039185			
Andere Nahrungs- und Futtermittel	69156	379944	449100			
Feste Brennstoffe	1622196	7777	1629973			
Mineralölerzeugnisse	716025	0	716025			
Erze und Metallabfälle	1636322	95750	1732072			
Eisen, Stahl und NE-Metalle	387225	776841	1164066			
Steine, Erden, Baustoffe	531473	22370	553843			
Düngemittel	149305	0	149305			
Chemische Erzeugnisse	147264	0	147264			
Sonstige Güter	25037	28	25065			
Gesamt 2022	5360057	3245841	8605898			
Gesamt 2021	5237828					



Güterumschlag in ausgewählten Häfen am Rhein 2022			
	Empfang in t	Versand in t	Gesamt in t
Mittelrhein			
Koblenz	569 306	303 291	872 597
Mainz			
Bendorf	844 969	1 021 382	1 866 351
Andernach			
Oberrhein			
Kehl	k. A.		3 254 211
Karlsruhe	k. A.		6 840 612
Mannheim	k. A.		13 200 000
Gesamt 2022			23 294 823
Gesamt 2021			19 464 942

Güterumschlag in ausgewählten Häfen Mosel, Neckar und Saar 2022			
	Empfang in t	Versand in t	Gesamt in t
Neckar			
Plochingen	k. A.		1 233 313
Gesamt 2022			1 233 313
Gesamt 2021			1 106 791

1.2.2 Nordwestdeutsches Kanalgebiet



1. Küstenkanal
2. Mittellandkanal
3. Dortmund-Ems-Kanal
4. Weser-Datteln-Kanal
5. Datteln-Hamm-Kanal
6. Rhein-Herne-Kanal



Dortmund-Ems-Kanal

Die westdeutschen Kanäle verbinden die Flüsse Rhein, Ems, Weser und Elbe miteinander. Sie schaffen die Verbindung zwischen den deutschen Nordseehäfen, ihrem Hinterland und dem Rheinstromgebiet und eröffnen dem Ruhrgebiet den Zugang zu den Nordseehäfen, zu den Rheinmündungshäfen, zum süd-, mittel- und ostdeutschen (osteuropäischen) Raum. Die Gesamtlänge der westdeutschen Kanäle beträgt rund 463 km. Davon sind 447 km für die Güterschifffahrt, 16 km ausschließlich für die Sport-schifffahrt befahrbar.

■ Dortmund-Ems-Kanal

Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) ist Binnenschifffahrtsstraße für das östliche Ruhrgebiet, das Münsterland und das Emsland. Er bildet das Rückgrat des westdeutschen Kanalnetzes und schließt das Industriegebiet zwischen Dortmund und Rhein direkt an den Seehafen Emden an.

■ Datteln-Hamm-Kanal

Der Datteln-Hamm-Kanal (DHK) hat eine wachsende Bedeutung für das nordöstliche Ruhrgebiet um Lünen, Hamm, Uentrop, Schmehausen. Er ist „Kraftwerk-schiene“ für mehrere Kraftwerke, die das vorhandene Wasserdargebot für Kühlprozesse, Kohletransporte und die Umschlagsmöglichkeiten nutzen. Zugleich dient er dem westdeutschen Kanalnetz durch Wasserentnahme aus der Lippe bei Hamm als Speisungskanal.

■ Rhein-Herne-Kanal

Der Rhein-Herne-Kanal (RHK) hat nach wie vor seine besondere Bedeutung in der Erschließung des in seinem Einzugsbereich liegenden Industriegebietes, welches sich durch eine hohe Dichte von öffentlichen Häfen und Werkschiffen mit dementsprechend starkem Ziel- und Quellverkehr auszeichnet. 2/3 der auf ihm beförderten Gütermenge ist diesem Verkehr zuzurechnen.

■ Wesel-Datteln-Kanal

Der Wesel-Datteln-Kanal (WDK) ist einer der wichtigsten und meist befahrensten Schifffahrtskanäle Deutschlands. Er verbindet den Niederrhein mit dem Dortmund-Ems-Kanal, erschließt das nördliche Ruhrgebiet und hat seine besondere Bedeutung als Durchgangswasserstraße zum östlichen Ruhrgebiet und über den Dortmund-Ems-Kanal zum Mittellandkanal. Er entlastet damit den Rhein-Herne-Kanal.

■ Küstenkanal

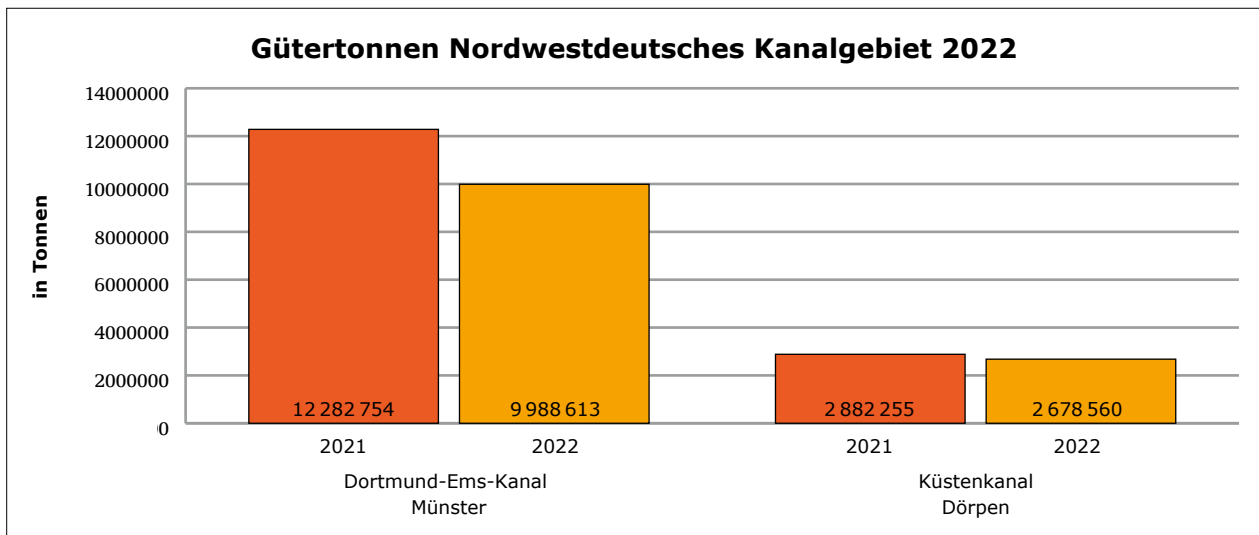
Der Küstenkanal (KÜK) ist Binnenschifffahrtskanal für das nördliche Emsland. Er hat seine besondere Bedeutung als Durchgangswasserstraße zwischen der Weser und der Ems. Der Küstenkanal beginnt in Oldenburg, wechselt mit km 8,05 vom Zuständigkeitsbereich des WSA Weser-Jade-Nordsee in den Zuständigkeitsbereich des WSA Ems-Nordsee und verläuft in ostwestlicher Richtung bis zur Einmündung in die zum DEK gehörende Ems bei Dörpen.

■ Mittellandkanal

Der Mittellandkanal (MLK) ist eine Bundeswasserstraße und mit 325,3 Kilometern Länge die längste künstliche Wasserstraße in Deutschland. Inklusiv seiner Stich- und Verbindungskanäle beträgt die Länge 392 km. Er verbindet den Dortmund-Ems-Kanal mit Weser, Elbe und dem Elbe-Havel-Kanal. In europäischer Dimension ermöglicht er eine Verbindung zwischen den Niederlanden, Belgien, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz auf der einen und mit Polen und Tschechien auf der anderen Seite.

Frachtschiffverkehr Nordwestdeutsches Kanalgebiet 2022										
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
WDK Friedrichsfeld	Gütermotorschiffe	k. A.			k. A.			3982	3793	7775
	Tankmotorschiffe	k. A.			k. A.			3459	3352	6811
	Güterschubleichter	k. A.			k. A.			1015	914	1929
	Tankschubleichter	k. A.			k. A.			3	2	5
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022							8459	8061	16515
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		18944								
RHK Duisburg- Meiderich	Gütermotorschiffe	k. A.			k. A.			3327	3748	7075
	Tankmotorschiffe	k. A.			k. A.			3962	4082	8044
	Güterschubleichter	k. A.			k. A.			88	105	15119
	Tankschubleichter	k. A.			k. A.			40	48	88
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022							7417	7983	30326
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		22065								
DEK Münster	Gütermotorschiffe	k. A.			k. A.			4592	4453	9045
	Tankmotorschiffe	k. A.			k. A.			1762	1732	3494
	Güterschubleichter	k. A.			k. A.			279	268	547
	Tankschubleichter	k. A.			k. A.			65	52	117
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022							6698	6505	13203
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		15776								
KüK Dörpen	Gütermotorschiffe	977	1 150	2 127	666	643	1 309	1 643	1 793	3 436
	Tankmotorschiffe	18	373	391	386	38	424	404	411	815
	Güterschubleichter	1	0	1	2	6	8	3	6	9
	Tankschubleichter	k. A.			k. A.			13	17	30
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	996	1 523	2 519	1 054	687	1 741	2 063	2 227	4 290
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		4 760								
DEK Henrichenburg	Gütermotorschiffe	k. A.			k. A.			483	477	960
	Tankmotorschiffe	k. A.			k. A.			472	473	945
	Güterschubleichter	k. A.			k. A.			40	36	76
	Tankschubleichter	k. A.			k. A.			49	48	97
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022							1044	1034	2078
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		1941								

Gütertonnen Nordwestdeutsches Kanalgebiet 2022						
Hauptgüterart	Dortmund-Ems-Kanal Münster			Küstenkanal Dörpen		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1 486 828	307 183	1 794 011	154 887	163 756	318 643
Andere Nahrungs- und Futtermittel	751 739	320 286	1 072 025	213 627	199 367	412 994
Feste mineralische Brennstoffe	288 285	766 209	1 054 494	140 411	32 593	173 004
Erdöl, Mineralöl, -erzeugnisse	791 924	867 695	1 659 619	19 063	48 459	67 522
Erze & Metallabfälle	242 980	277 474	520 454	21 700	23 115	39 332
Eisen, Stahl und NE-Metalle	333 517	421 090	754 607	124 368	17 743	142 111
Steine und Erden	914 224	908 136	1 822 360	216 637	224 407	441 044
Düngemittel	170 204	357 394	527 598	0	47 528	47 528
Chemische Erzeugnisse	502 593	178 062	680 655	19 799	834 816	854 615
Fahrzeuge, Maschinen, sonstiges	53 061	49 729	102 790	132 067	49 700	181 767
Gesamt 2022	5 535 355	4 453 258	9 988 613	1 042 559	1 641 484	2 678 560
Gesamt 2021	12 282 754			2 882 255		



1.2.3 Main-Donau-Gebiet



1. Main
2. Main-Donau-Kanal
3. Donau



Main bei Würzburg

■ Main

Der Main ist ein insgesamt 527 km langer Flusslauf in Deutschland, der im fränkischen Fichtelgebirge bei Kulmbach (Weißer Main) und der fränkischen Alb bei Bayreuth (Roter Main) entspringt. Nach der Vereinigung der beiden Quellflüsse westlich von Kulmbach verläuft er durch die Bundesländer Bayern und Hessen. Auf einer Länge von 25 km zwischen Freudenberg und Wertheim grenzt er am linken Ufer an das Bundesland Baden-Württemberg. Über eine Länge von nahezu 388 km ist er eine für die gewerbliche Berufsschifffahrt nutzbare Bundeswasserstraße, die durch 34 Schleusenanlagen staugeregelt ist. Schließlich mündet sie bei Mainz (Rhein-km 496,63) in den Rhein. Die Schiffbarkeit beginnt bei Main-km 0,00 in der Nähe von Mainz und endet bei Main-km 387,69 in der Nähe von Bamberg.

■ Main-Donau-Kanal

Der Main-Donau-Kanal (MDK) ist eine nahezu 171 km lange Bundeswasserstraße im Bundesland Bayern, der seit seiner Eröffnung im Jahr 1992 den Main bei Bamberg (Main-km 384) mit der Donau bei Kelheim (Donau-km 2411) verbindet. Die Großschifffahrtsstraße verfügt über 16 Schleusenanlagen mit Fallhöhen von bis zu 24,67 m in Leerstetten, Eckersmühlen und Hilpoltstein. Zwischen den Schleusenbetriebsstellen Hilpoltstein und Bachhausen befindet sich die ca. 17 km lange Scheitelhaltung, in der bei MDK-km 102 die Europäische Hauptwasserscheide Rhein-Donau auf einer Höhe von 406 m über NN Wasserspiegelhöhe überwunden wird.

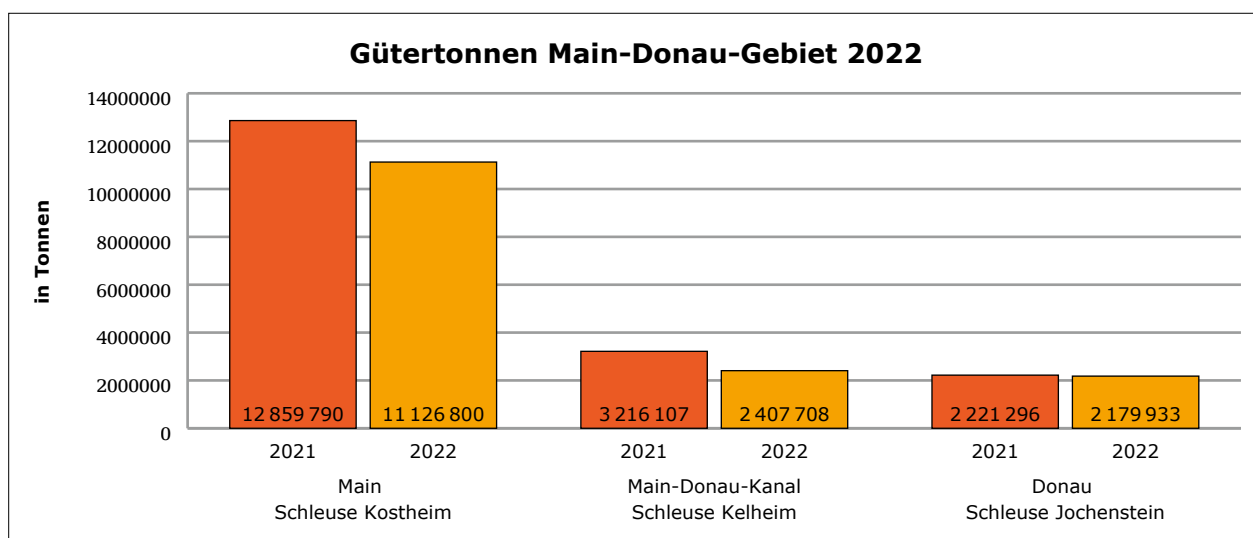
■ Donau

Die Donau ist mit einer Gesamtlänge von 2857 km nach der Wolga der zweitlängste Fluss in Europa. Sie ist eine internationale Wasserstraße, die durch insgesamt zehn Staaten (Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Bulgarien, Rumänien, Republik Moldau und die Ukraine) fließt. Über das ausgedehnte Donaodelta mündet der Strom schließlich in das Schwarze Meer. Die Donau führt ihren Namen ab der Vereinigung der beiden Quellflüsse Brigach und Breg bei Donaueschingen. Von Ulm bis Kelheim ist sie Landeswasserstraße. Ab Kelheim (Donau-km 2414) bis zur Deutschen Staatsgrenze (Donau-km 2201) bei Jochensstein ist sie Bundeswasserstraße. Auf deutschem Staatsgebiet befinden sich sechs von insgesamt 20 Schleusenanlagen auf der gesamten Donaustrecke. Zwischen Straubing (Donau-km 2321) und Vilshofen (Donau-km 2249) ist die dort frei fließende Donau nicht staugeregelt, was für die Großschifffahrt immer wieder eine besondere Herausforderung darstellt.

Frachtschiffverkehr Main-Donau-Gebiet 2022										
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Main Schleuse Kostheim	Gütermotorschiffe	3093	2738	5831	1021	1237	2258	4114	3975	8089
	Tankmotorschiffe	1812	741	2553	723	1661	2384	2535	2402	4937
	Güterschubleichter	501	322	823	154	306	460	655	628	1283
	Tankschubleichter	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	5406	3801	9207	1898	3204	5102	7304	7005	14309
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		15213								
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Donau Schleuse Jochenstein	Gütermotorschiffe	1020	881	1901	122	360	482	1142	1241	2383
	Tankmotorschiffe	0	6	6	7	19	26	7	25	32
	Güterschubleichter	0	1	1	0	2	2	0	3	3
	Tankschubleichter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	1020	888	1908	129	381	510	1149	1269	2418
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		2357								

Flaggenanteile Main-Donau-Gebiet 2022										
Zählstelle	Verkehr nach Flaggenanteilen in Prozent									
	D	NL	B	F	L	CH	PL	CZ	Sonstige	
Donau Schleuse Jochenstein	32,1	7,1	0,8	0,4	0,5	30,0	0,0	1,4	27,7	

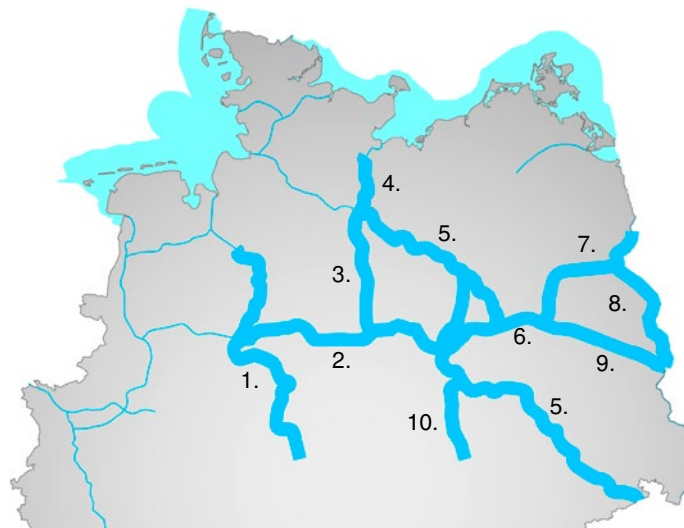
Gütertonnen Main-Donau-Gebiet 2022						
Hauptgüterart	Main Schleuse Kostheim			Main-Donau-Kanal Schleuse Kelheim		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	238074	504236	742310	361537	132638	494175
Andere Nahrungs- und Futtermittel	528438	636680	1165118	337256	288025	625281
Feste Brennstoffe	602117	20571	622688	4955	96613	101568
Mineralölerzeugnisse	1475432	417326	1892758	1711	15338	17049
Erze und Metallabfälle	166708	190114	356822	2441	181963	184404
Eisen, Stahl und NE-Metalle	344536	229419	573955	227917	168001	395918
Steine, Erden, Baustoffe	2457691	1572867	4030558	55276	183869	239145
Düngemittel	281605	322409	604014	95129	158448	253577
Chemische Erzeugnisse	620556	382459	1003015	1748	25810	27558
Sonstige Güter	46615	88947	135562	41527	27506	69033
Gesamt 2022	6 761 772	4 365 028	11 126 800	1 129 497	1 278 211	2 407 708
Gesamt 2021	12 859 790			3 216 107		
Hauptgüterart	Donau Schleuse Jochenstein					
	zu Berg	zu Tal	Gesamt			
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	393695	246229	639924			
Andere Nahrungs- und Futtermittel	150203	24790	174993			
Feste Brennstoffe	11395	57635	69030			
Mineralölerzeugnisse	0	2608	2608			
Erze und Metallabfälle	5185	162974	168159			
Eisen, Stahl und NE-Metalle	284132	109909	394041			
Steine, Erden, Baustoffe	232255	114695	346950			
Düngemittel	154979	81401	236380			
Chemische Erzeugnisse	11565	29688	41253			
Sonstige Güter	62574	44021	106595			
Gesamt 2022	1 305 983	873 950	2 179 933			
Gesamt 2021	2 221 296					



Containerverkehr Main-Donau-Gebiet 2022										
Zählstelle	Anzahl der Container in TEU									Gesamt 2021
	beladen			leer			Gesamt			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Main Schleuse Kostheim	8 555	18 128	26 683	13 078	4 092	17 170	21 633	22 220	43 853	64 351
Main-Donau-Kanal Schleuse Kelheim	0	0	0	46	161	207	46	161	207	1 208
Donau Schleuse Jochenstein	0	440	440	1 240	280	1 520	1 240	720	1 960	3 347

Güterumschlag in ausgewählten Häfen Main-Donau-Gebiet 2022			
	Empfang in t	Versand in t	Gesamt in t
Bundeswasserstraße Main			
Hafen Ginsheim-Gustavsburg	59 510	172 190	231 700
Hafen Flörsheim	364 300	166 310	530 610
Hafen Raunheim	395 635	278 235	673 870
Hafen Hattersheim	213 905	18 885	232 790
Hafen Kelsterbach	114 180	0	114 180
Häfen Frankfurt am Main	2 626 300	1 678 750	4 305 050
Hafen Offenbach	101 530	0	101 530
Hafen Hanau	509 050	641 840	1 150 890
Hafen Großkrotzenburg	362 140	0	362 140
Hafen Aschaffenburg	429 550	267 315	696 865
Hafen Lengfurt	113 449	391 969	505 418
Hafen Karlstadt	62 928	98 512	161 440
Hafen Würzburg	109 398	82 974	192 372
Hafen Kitzingen	68 006	43 010	111 016
Hafen Schweinfurt	122 454	38 362	160 816
Bundeswasserstraße Main-Donau-Kanal			
Hafen Bamberg	61 744	123 269	185 013
Hafen Nürnberg	190 787	38 012	228 799
Bundeswasserstraße Donau			
Hafen Kelheim	199 715	101 896	301 611
Hafen Regensburg	690 791	392 069	1 082 860
Hafen Straubing-Sand	315 471	236 112	551 583
Hafen Deggendorf	60 244	22 618	82 862
Hafen Passau	173 008	56 368	229 376

1.2.4 Weser-Elbe-Oder-Gebiet



1. Weser
2. Mittellandkanal
3. Elbe-Seitenkanal
4. Elbe-Lübeck-Kanal
5. Elbe
6. Untere Havel-Wasserstraße
7. Havel-Oder-Wasserstraße
8. Oder
9. Spree-Oder-Wasserstraße
10. Saale



Mittellandkanal

■ Mittellandkanal

Der Mittellandkanal (MLK) ist zentraler Teil einer Wasserstraßenverbindung, die vom Rhein über Ems und Weser bis zur Elbe bei Magdeburg und weiter bis nach Berlin und zur Oder führt. Er ist ein wichtiger Verkehrsweg der Binnenschifffahrt in Europa. Viele Häfen und Umschlagstellen für Güter aller Art befinden sich am MLK und seinen Stichkanälen. Die Seehäfen Bremen und Hamburg sind vom MLK über die Mittelweser und den Elbe-Seitenkanal zu erreichen. Der Mittellandkanal zweigt im Westen bei Bergeshövede in der Nähe von Rheine aus dem Dortmund-Ems-Kanal ab. Nach 318 km überquert er am Wasserstraßenkreuz Magdeburg in einer Kanalbrücke die Elbe und endet östlich der Elbe an der Schleuse Hohenwarthe, die den Übergang in den Elbe-Havel-Kanal herstellt.

■ Elbe-Seitenkanal

Der Elbe-Seitenkanal (ESK) zweigt bei der Ortschaft Edesbüttel aus der Scheitelhaltung des Mittellandkanals (MLK-km 233, ESK-km 0) ab, führt in Nord-Richtung über das Allertal durch die Lüneburger Heide und mündet bei Artlenburg in den Staubeereich der Elbe-Staustufe Geesthacht. Durch diesen 115 km langen, leistungsfähigen Kanal sind die Seehäfen Hamburg und Lübeck an das Netz der Binnenwasserstraßen angeschlossen. Der Elbe-Seitenkanal ermöglicht es, die fahrtechnisch anspruchsvolle und von wechselnden Wasserständen beeinflusste Elbestrecke zwischen Lauenburg und Magdeburg zu umgehen und verkürzt in Verbindung mit der Oststrecke des Mittellandkanals die Entfernung zwischen diesen Orten um 33 km.

■ Weser

Die Weser entsteht in Hann. Münden aus dem Zusammenfluss von Werra und Fulda. Bis zur Mündung in die Nordsee beträgt ihre Länge 452 km. Die Weser ist auf ihrer ganzen Länge eine dem allgemeinen Verkehr dienende Binnenwasserstraße. Die Grenze zwischen der Binnen- und der Seeschifffahrtsstraße Weser befindet sich bei Unterweser-km 1,38 an der Eisenbahnbrücke in Bremen. Die Weserstrecke von Hann. Münden bis Minden wird als Oberweser, die Strecke von Minden bis Bremen als Mittelweser bezeichnet. Anschließend folgen die Unterweser bis Bremerhaven und die Außenweser bis zum offenen Meer.

■ Elbe

Die Elbe ist seit langer Zeit Schifffahrtsweg und Handelsroute. Die Elbe entspringt im Riesengebirge in Tschechien. Die deutsche Elbe ist auf 607,5 km von der deutsch-tschechischen Grenze bis zum Hafen Hamburg Binnenschifffahrtsstraße und durchquert auf ihrem Weg unter anderem die Städte Dresden und Magdeburg.

■ Elbe-Lübeck-Kanal

Der Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) ist 61 km lang und verbindet die Ostsee über die Trave bei Lübeck mit der Elbe bei Lauenburg. Mit sieben Schleusen überwindet der Kanal die Höhen zwischen Ostsee und Elbe. Von der Trave bis zur Scheitelhaltung bei Mölln müssen im nördlichen Aufstieg fünf Schleusen passiert werden, im Südstieg zur Elbe sind es zwei Schleusen.

■ Untere Havel-Wasserstraße

Die Untere Havel-Wasserstraße (UHW) ist ein Teil des staugeregelten Flusses Havel mit Kanälen, Seen und seeartigen Erweiterungen. Die UHW beginnt in Berlin und mündet nach 148,4 km bei Havelberg in die Elbe. Besonders bedeutend für die Güterschifffahrt ist der Abschnitt der ersten 67 km von Berlin bis Brandenburg an der Havel, der das westdeutsche Kanalgebiet mit der Bundeshauptstadt Berlin verbindet.



Elbe-Seitenkanal

■ Spree-Oder-Wasserstraße

Die Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) setzt sich aus Teilen der staugeregelten Spree mit kanalisiertem Abschnitten, einem Teil der Dahme, verschiedenen Seen, seeartigen Erweiterungen und dem Oder-Spree-Kanal zusammen. Sie verbindet auf 130,1 km die Bundeshauptstadt Berlin mit der Oder bei Eisenhüttenstadt.

■ Havel-Oder-Wasserstraße

Die Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) beginnt in Berlin-Spandau und führt auf 134,9 km über die staugeregelte Havel mit Seen und seeartigen Erweiterungen, den Oder-Havel-Kanal mit dem Schiffshebewerk Niederfinow, die Oderberger Gewässer und die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße bis zur Westoder.

■ Teltowkanal

Der Teltowkanal (TeK) bildet die Südumfahrung Berlins und verbindet von Potsdam bis Berlin-Köpenick die Untere Havel-Wasserstraße mit der Spree-Oder-Wasserstraße. Er mündet nach 37,8 km in die SOW und wird vorwiegend von der Güterschifffahrt genutzt, um den durch Fahrgast- und Sportschifffahrt hoch frequentierten, längeren und nautisch schwierigen Wasserweg durch die Berliner Innenstadt zu vermeiden.

■ Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg Nord

Die Wasserstraßen im Norden Brandenburgs zwischen dem Abzweig der Oberen Havel-Wasserstraße aus dem Oder-Havel-Kanal über die Müritz bis zur Müritz-Elde-Wasserstraße bei Dömitz bestehen aus einer Vielzahl von staugeregelten Flüssen, Kanälen, Seen und seeartigen Erweiterungen. Dazu gehört mit der Müritz unter anderem der größte Binnensee Deutschlands.

■ Berliner Wasserstraßen

Die Berliner Wasserstraßen bilden ein dichtes Netz. Dazu gehören neben Teilen der Spree-Oder-Wasserstraße mit dem Müggelsee unter anderem der Landwehrkanal, die Kladower Seenstrecke mit dem Wannensee und der Tegeler See, um nur einige zu nennen.

■ Brandenburg-Ost und -Süd

Zu diesen Wasserstraßen östlich und südlich Berlins gehören unter anderem die Rüdersdorfer Gewässer, die Teupitzer und die Storkower Gewässer. Sie reichen von der Landesgrenze Berlin-Brandenburg bis zu den jeweiligen großen Endseen wie z. B. dem Scharmützelsee.

■ Brandenburg-West

Zu diesen Wasserstraßen westlich Berlins gehören unter anderem die Potsdamer Havel, die Brandenburger Niederhavel und die Untere Havel-Wasserstraße von Brandenburg an der Havel (Ortsteil Plaue) bis nach Havelberg mit einer Vielzahl von Seen wie zum Beispiel dem Schwielowsee und dem Beetzsee.

■ Schleuse Bremen-Hemelingen

Diese Schleuse ist Eingang zur Mittelweser. Es sind vier Hauptrelationen der Binnenschiffsreisen an diesem Ort zu typisieren: Kraftwerkskohle nach Hemelingen, Kiesfahrt von den Seen an der oberen Mittelweser, Kraftwerkskohle nach Hannover und zuletzt Getreidefahrt von den Mittellandkanalhäfen zur Unterweser.

■ Schleuse Oldenburg

Diese Schleuse ist Eingang des Küstenkanals. Es sind drei Hauptrelationen der Binnenschiffsreisen an diesem Ort zu typisieren: Futterstoffe, Container, Stahl, Futterimportstoffe aus/nach den Niederlanden, Mineralölprodukte vom Emsland, Kies, Futterstoffe und Zellulose zu den Hafentellen des Küstenkanals.

Frachtschiffverkehr Mittellandkanal 2022				
Oberschleuse Minden	Fahrzeugart	Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt
	Güterschiffe	k. A.		824
Andere	k. A.		225	
Gesamt 2022	1 049			
Gesamt 2021	882			
Unterschleuse Minden	Fahrzeugart	Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt
	Güterschiffe	k. A.		96
Andere	k. A.		152	
Gesamt 2022	248			
Gesamt 2021	135			
Schacht- schleuse Minden	Fahrzeugart	Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt
	Güterschiffe	k. A.		716
Andere	k. A.		373	
Gesamt 2022	1 089			
Gesamt 2021	283			
Weserschleuse Minden	Fahrzeugart	Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt
	Güterschiffe	k. A.		3 388
Andere	k. A.		1 191	
Gesamt 2022	4 579			
Gesamt 2021	3 934			
Schleuse Anderten	Fahrzeugart	Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt
	Güterschiffe	k. A.		16 324
Andere	k. A.		2 370	
Gesamt 2022	18 694			
Gesamt 2021	17 403			
Schleuse Sülfeld	Fahrzeugart	Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt
	Güterschiffe	k. A.		12 242
Andere	k. A.		1 017	
Gesamt 2022	13 259			
Gesamt 2021	15 413			
Schleuse Uelzen	Fahrzeugart	Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt
	Güterschiffe	k. A.		10 768
Andere	k. A.		1 495	
Gesamt 2022	12 263			
Gesamt 2021	9 741			
Schiffshebe- werk Lüneburg	Fahrzeugart	Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt
	Güterschiffe	k. A.		9 896
Andere	k. A.		2 615	
Gesamt 2022	12 511			
Gesamt 2021	10 366			

Frachtschiffverkehr Elbe-Oder-Gebiet 2022										
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Untere Havel- Wasserstraße Schleuse Brandenburg	Gütermotorschiffe	1444	1017	2461	360	787	1147	1804	1804	3608
	Tankmotorschiffe	22	22	44	19	20	39	41	42	83
	Güterschubleichter	689	869	1558	466	316	782	1155	1185	2340
	Tankschubleichter	3	1	4	2	3	5	5	4	9
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	2158	1909	4067	847	1126	1973	3005	3035	6040
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		7220								
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Spree-Oder- Wasserstraße Schleuse Charlottenburg	Gütermotorschiffe	352	130	482	90	305	395	442	435	877
	Tankmotorschiffe	10	12	22	234	234	468	244	246	490
	Güterschubleichter	416	447	863	453	317	770	869	764	1633
	Tankschubleichter	0	0	0	5	6	11	5	6	11
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	778	589	1.367	782	862	1644	1560	1451	3011
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		1300								
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Havel-Oder- Wasserstraße Schleuse Spandau	Gütermotorschiffe	53	408	461	470	26	496	523	434	957
	Tankmotorschiffe	9	12	21	83	76	159	92	88	180
	Güterschubleichter	83	205	288	248	110	358	331	315	646
	Tankschubleichter	0	0	0	1	3	4	1	3	4
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	145	625	770	802	215	1017	947	840	1787
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		3256								
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Havel-Oder- Wasserstraße Schiffshebewerk Niederfinow	Gütermotorschiffe	78	461	539	396	17	413	474	478	952
	Tankmotorschiffe	3	18	21	17	3	20	20	21	41
	Güterschubleichter	53	359	412	344	24	368	397	383	780
	Tankschubleichter	0	0	0	0	3	3	0	3	3
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	134	838	972	757	47	804	891	885	1776
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		1894								
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Kleinmachnow (Teltowkanal)	Gütermotorschiffe	414	246	660	145	301	446	559	547	1106
	Tankmotorschiffe	0	12	12	13	0	13	13	12	25
	Güterschubleichter	301	261	562	151	279	430	452	540	992
	Tankschubleichter	0	0	0	3	0	3	3	0	3
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	715	519	1234	312	580	892	1027	1099	2126
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		k.A.								
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Spree-Oder- Wasserstraße Schleuse Wernsdorf	Gütermotorschiffe	61	404	465	357	15	372	418	419	837
	Tankmotorschiffe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Güterschubleichter	4	312	316	314	5	319	318	317	635
	Tankschubleichter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	65	716	781	671	20	691	736	736	1472
Gesamtanzahl der Schiffe 2021		1982								

Frachtschiffverkehr Elbe-Oder-Gebiet 2022										
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Elbe-Lübeck-Kanal Lauenburg	Gütermotorschiffe	257	262	519	157	150	307	414	412	826
	Tankmotorschiffe	7	5	12	1	5	6	8	10	18
	Güterschubleichter	15	2	17	2	15	17	17	17	34
	Tanschubleichter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	279	269	548	160	170	330	439	439	878
Gesamtanzahl der Schiffe 2021										944

Frachtschiffverkehr Weser und Küstenkanal 2022										
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Küstenkanal Oldenburg	Gütermotorschiffe	1016	611	1627	198	769	967	1214	1380	2594
	Tankmotorschiffe	15	44	59	35	13	48	50	57	107
	Güterschubleichter	1	0	1	3	3	6	4	3	7
	Tanschubleichter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	1032	655	1687	236	785	1021	1268	1440	2708
Gesamtanzahl der Schiffe 2021										3146
	Fahrzeugart	beladen			leer			Gesamt		
		zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Weser Bremer Weserschleuse	Gütermotorschiffe	902	1122	2024	758	405	1163	1660	1527	3187
	Tankmotorschiffe	124	70	194	17	52	69	141	122	263
	Güterschubleichter	11	10	21	15	9	24	26	19	45
	Tanschubleichter	1	0	1	0	1	1	1	1	2
	Gesamtanzahl der Schiffe 2022	1038	1202	2240	790	467	1257	1828	1669	3497
Gesamtanzahl der Schiffe 2021										3774

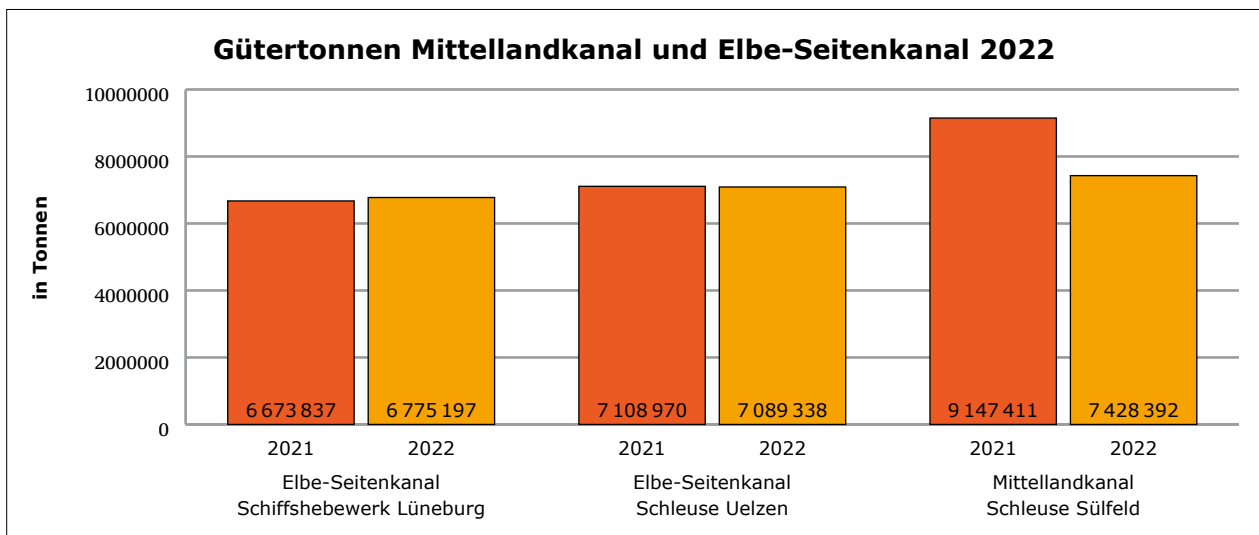
Flaggenanteile Elbe-Oder-Gebiet 2022 ¹										
Zählstelle	Verkehr nach Flaggenanteilen nach Anzahl									
	D	NL	B	F	L	CH	PL	CZ	Sonstige	Gesamt
Geesthacht	12189	384	30	18	71	25	229	485	0	13431
Lauenburg	938	28	0	0	0	0	60	108	0	1134
Rothensee	3520	852	57	17	12	26	486	646	0	5616
Hohenwarthe	3762	377	25	30	3	64	2144	225	0	6630
Brandenburg	5348	253	4	32	2	58	2346	171	0	8214
Charlottenburg	4808	42	1	0	0	0	1193	84	1	6129
Spandau	2098	148	2	37	0	49	1020	35	0	3389
Niederfinow	3070	58	2	19	0	52	1479	10	3	4693
Kleinmachnow	2292	96	4	0	0	0	1430	31	0	3853
Wernsdorf	1112	6	0	0	0	0	1014	44	0	2176

1 über alle Fahrzeuge, aber außer Sportfahrzeuge

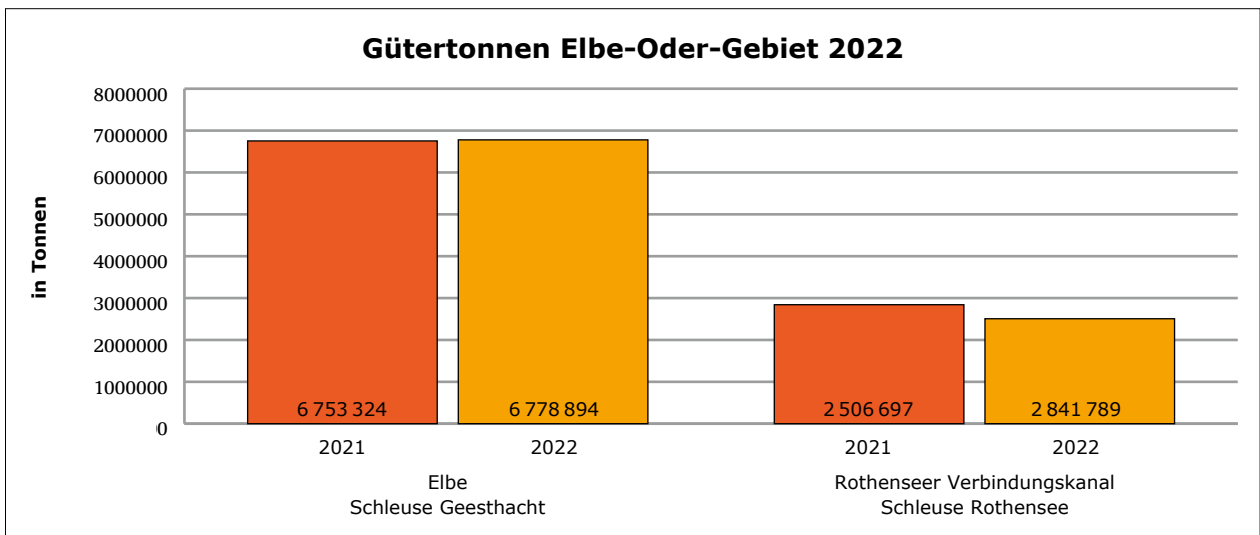
Flaggenanteile Elbe-Oder-Gebiet 2022 ¹										
Zählstelle	Verkehr nach Flaggenanteilen in Prozent									
	D	NL	B	F	L	CH	PL	CZ	Sonstige	
Geesthacht	90,8	2,9	0,2	0,1	0,5	0,2	1,7	3,6	0,0	
Lauenburg	82,7	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	5,3	9,5	0,0	
Rothensee	62,7	15,2	1,0	0,3	0,2	0,5	8,7	11,5	0,0	
Hohenwarthe	56,7	5,7	0,4	0,5	0,0	1,0	32,3	3,4	0,0	
Brandenburg	65,1	3,1	0,0	0,4	0,0	0,7	28,6	2,1	0,0	
Charlottenburg	78,4	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	19,5	1,4	0,0	
Spandau	61,9	4,4	0,1	1,1	0,0	1,4	30,1	1,0	0,0	
Niederfinow	65,4	1,2	0,0	0,4	0,0	1,1	31,5	0,2	0,1	
Kleinmachnow	59,5	2,5	0,1	0,0	0,0	0,0	37,1	0,8	0,0	
Wernsdorf	51,1	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	46,6	2,0	0,0	

1 über alle Fahrzeuge, aber außer Sportfahrzeuge

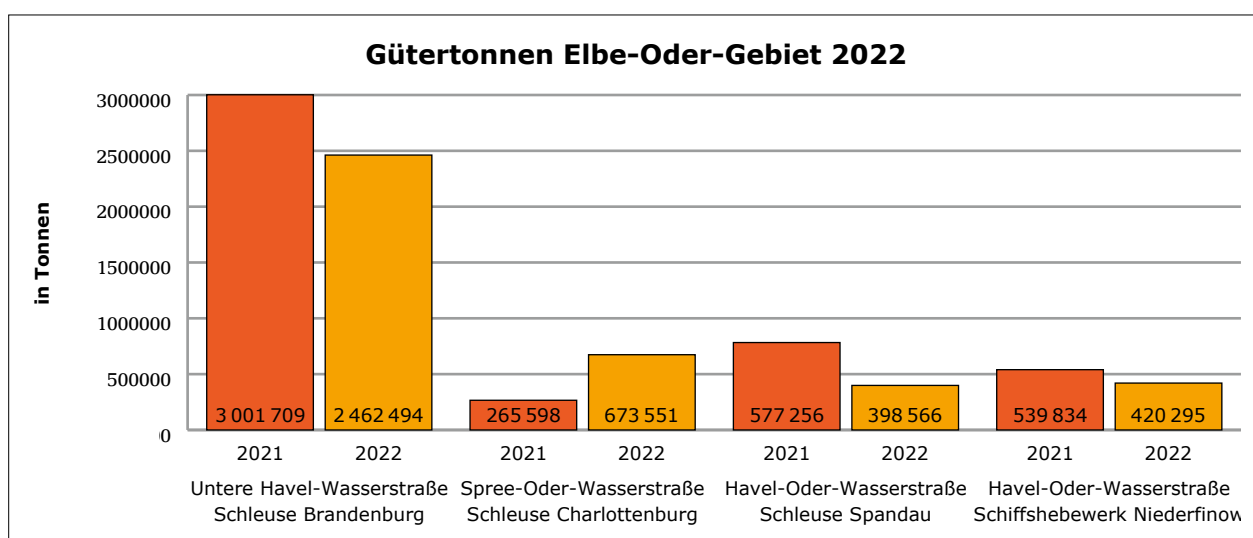
Gütertonnen Mittellandkanal und Elbe-Seitenkanal 2022						
	Elbe-Seitenkanal Schiffshebewerk Lüneburg			Elbe-Seitenkanal Schleuse Uelzen		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Gesamt 2022	4 376 987	2 398 210	6 775 197	4 572 725	2 516 613	7 089 338
Gesamt 2021	6 673 837			7 108 970		
	Mittellandkanal Schleuse Sülfeld			Mittellandkanal Schleuse Anderten		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Gesamt 2022	3 008 123	4 420 269	7 428 392	4 127 722	6 031 544	10 159 266
Gesamt 2021	9 147 411			10 787 582		
Hauptgüterart	Mittellandkanal Schleuse Hohenwarthe					
	zu Berg	zu Tal	Gesamt			
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	98483	543882	642365			
Nahr und Futtermittel	27113	168632	195745			
Kohle	582344	22054	604398			
Erdöl	21646	13476	35122			
Erze/Metallabfälle	160878	67632	228510			
Metalle	59305	199015	258320			
Baustoffe	396041	65016	461057			
Düngemittel	28117	27754	55871			
Chem. Erzeugnisse	7633	0	7633			
Sonstige Güter	7500	14138	21638			
Ladung in Containern	3953	0	3953			
Gesamt 2022	1 393 013	1 121 599	2 514 612			
Gesamt 2021	2 877 683					



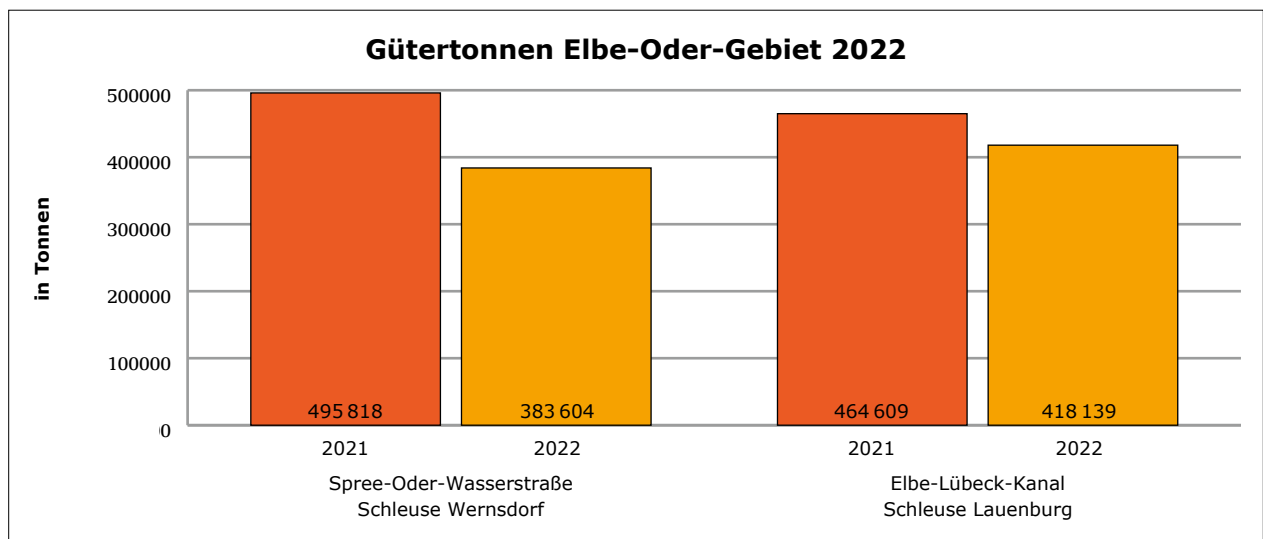
Gütertonnen Elbe-Oder-Gebiet 2022						
Hauptgüterart	Elbe Schleuse Geesthacht			Rothenseer Verbindungskanal Schleuse Rothensee		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	55822	430292	486114	39412	583252	622664
Andere Nahrungs- und Futtermittel	257282	181189	438471	155956	300783	456739
Feste Brennstoffe	1373021	9929	1382950	89023	2008	91031
Mineralölzeugnisse	1484735	210186	1694921	631908	85137	717045
Erze und Metallabfälle	119470	223953	343423	19666	69818	89484
Eisen, Stahl und NE-Metalle	85126	67451	152577	24929	4956	29885
Steine, Erden einschließlich Baustoffe	132116	337618	469734	85680	35305	120985
Düngemittel	33446	83701	117147	25683	18146	43829
Chemische Erzeugnisse	367818	126191	494009	24596	185903	210499
Sonstige Güter und Container	12705	33516	46221	4851	14217	19068
Ladung in Containern	449572	703755	1153327	52545	52923	105468
Gesamt 2022	4371113	2407781	6778894	1154249	1352448	2506697
Gesamt 2021			6753324			2841789



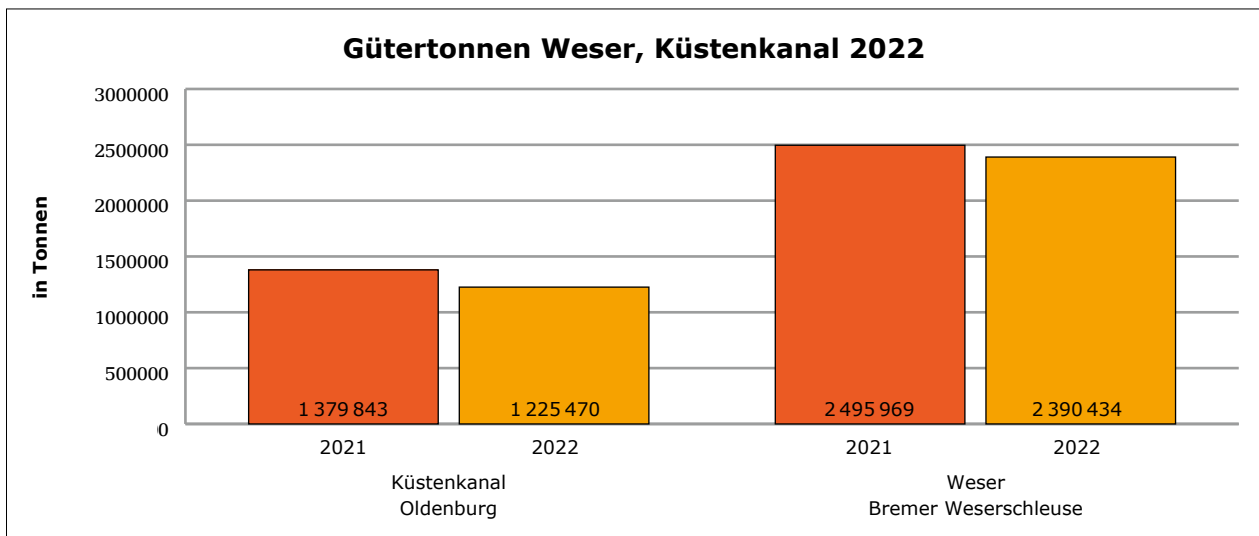
Gütertonnen Elbe-Oder-Gebiet 2022						
Hauptgüterart	Untere Havel-Wasserstraße Schleuse Brandenburg			Spree-Oder-Wasserstraße Schleuse Charlottenburg		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	98 309	527 824	626 133	36 356	20 274	56 630
Andere Nahrungs- und Futtermittel	20 122	88 816	108 938	1 324	7 276	8 600
Feste Brennstoffe	565 103	19 484	584 587	122 513	711	123 224
Mineralölerzeugnisse	21 617	12 795	34 412	805	891	1 696
Erze und Metallabfälle	35 533	181 111	216 644	7 891	60 355	68 246
Eisen, Stahl und NE-Metalle	31 721	41 286	73 007	785	4 888	5 673
Steine, Erden einschließlich Baustoffe	671 729	60 321	732 050	248 732	133 388	382 120
Düngemittel	31 932	26 075	58 007	1 426	1 066	2 492
Chemische Erzeugnisse	6 731	0	6 731	8 629	5 151	13 780
Sonstige Güter und Container	6 792	15 193	21 985	2 559	8 531	11 090
Ladung in Containern	0	0	0	0	0	0
Gesamt 2022	1 489 589	972 905	2 462 494	431 020	242 531	673 551
Gesamt 2021	3 001 709			265 598		
Hauptgüterart	Havel-Oder-Wasserstraße Schleuse Spandau			Havel-Oder-Wasserstraße Schiffshebewerk Niederfinow		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	5 260	265 151	270 411	1 830	170 652	172 482
Andere Nahrungs- und Futtermittel	0	7 565	7 565	0	53 235	53 235
Feste Brennstoffe	5 047	11 145	16 192	601	24 951	25 552
Mineralölerzeugnisse	252	560	812	0	0	0
Erze und Metallabfälle	12 574	17 501	30 075	0	41 317	41 317
Eisen, Stahl und NE-Metalle	14 864	13 917	28 781	20 976	41 617	62 593
Steine, Erden einschließlich Baustoffe	4 569	3 592	8 161	2 121	0	2 121
Düngemittel	13 743	13 130	26 873	25 319	26 701	52 020
Chemische Erzeugnisse	0	1 457	1 457	5 354	601	5 955
Sonstige Güter und Container	2 732	5 507	8 239	3 443	1 577	5 020
Ladung in Containern			0	0	0	0
Gesamt 2022	59 041	339 525	398 566	59 644	360 651	420 295
Gesamt 2021	783 184			539 834		



Gütertonnen Elbe-Oder-Gebiet 2022						
Hauptgüterart	Spree-Oder-Wasserstraße Schleuse Wernsdorf			Elbe-Lübeck-Kanal Schleuse Lauenburg		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	6 338	150 243	156 581	54 379	9 074	63 453
Andere Nahrungs- und Futtermittel	21 274	61 792	83 066	41 956	1 015	42 971
Feste Brennstoffe	0	0	0	0	0	0
Mineralölerzeugnisse	0	0	0	0	800	800
Erze und Metallabfälle	0	4 370	4 370	23 577	0	23 577
Eisen, Stahl und NE-Metalle	0	1 000	1 000	2 536	0	2 536
Steine, Erden einschließlich Baustoffe	400	127 154	127 554	81 173	159 175	240 348
Düngemittel	5 307	782	6 089	11 983	29 972	41 955
Chemische Erzeugnisse	366	0	366	0	0	0
Sonstige Güter und Container	1 497	3 081	4 578	0	0	0
Ladung in Containern	0	0	0	0	2 499	2 499
Gesamt 2022	35 182	348 422	383 604	215 604	202 535	418 139
Gesamt 2021	495 818			464 609		
Hauptgüterart	Teltowkanal Schleuse Kleinmachnow					
	zu Berg	zu Tal	Gesamt			
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	128 429	126 002	254 431			
Andere Nahrungs- und Futtermittel	17 503	30 665	48 168			
Feste Brennstoffe	19 013	0	19 013			
Mineralölerzeugnisse	0	8 369	8 369			
Erze und Metallabfälle	10 259	38 762	49 021			
Eisen, Stahl und NE-Metalle	0	65	65			
Steine, Erden einschließlich Baustoffe	177 840	24 959	202 799			
Düngemittel	1 042	0	1 042			
Chemische Erzeugnisse	581	0	581			
Sonstige Güter und Container	505	2 379	2 884			
Ladung in Containern	0	0	0			
Gesamt 2022	355 172	231 201	586 373			
Gesamt 2021	k. A.					



Gütertonnen Weser, Küstenkanal 2022						
Hauptgüterart	Küstenkanal Oldenburg			Weser Bremer Weserschleuse		
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	109 231	33 927	143 158	39 843	106 829	146 672
Andere Nahrungs- und Futtermittel	317 632	160 103	477 735	246 360	207 252	453 612
Feste Brennstoffe	15 990	35 957	51 947	513 998	11 515	525 513
Mineralölerzeugnisse	14 435	49 547	63 982	54 801	27 757	82 558
Erze und Metallabfälle	21 535	11 859	33 394	12 176	41 066	53 242
Eisen, Stahl und NE-Metalle	140 972	17 530	158 502	34 166	17 438	51 604
Steine, Erden einschließlich Baustoffe	206 384	33 409	239 793	151 352	846 826	998 178
Düngemittel	5 332	34 545	39 877	28 454	12 651	41 105
Chemische Erzeugnisse	7 319	9 763	17 082	31 671	6 279	37 950
Sonstige Güter und Container	0	0	0	0	0	0
Container in TEU 2022	8 101 TEU	8 035 TEU	16 136 TEU	5 294 TEU	4 835 TEU	10 129 TEU
Container in TEU 2021	4 358 TEU	4 551 TEU	8 909 TEU	3 042 TEU	3 396 TEU	6 438 TEU
Gesamt 2022	838 830	386 640	1 225 470	1 112 821	1 277 613	2 390 434
Gesamt 2021	1 379 843			2 495 969		



Containerverkehr Elbe 2022			
Zählstelle	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Schleuse Geesthacht	61031 TEU	60067 TEU	121098 TEU
Gesamt 2021	129489 TEU		

Güterumschlag Häfen Elbe-Seitenkanal 2022			
	Empfang in t	Versand in t	Gesamt in t
Lüneburg	116377	47620	163997
Uelzen	91599	257618	349217
Wittlingen	163488	27361	190849
Gesamt 2022	371464	332599	704063
Gesamt 2021	643623		

Güterumschlag Häfen Elbe-Oder 2022			
	Empfang in t	Versand in t	Gesamt in t
Magdeburger Häfen (Handels-, I-, Kanalhafen und Hanseterminal)	1154449	1347682	2502131
Sächsische Binnenhäfen Oberelbe und Aken	9567	18839	28406
Königs Wusterhausen	135893	58274	194167
BEHALA (Berlin)	352298	209936	562234
Gesamt 2022	1652207	1634731	3286938
Gesamt 2021	3383195		

2 Fahrgast- und Sportschifffahrt auf Bundeswasserstraßen



Fahrgastschifffahrt Rhein

2.1 Binnenschifffahrtsstraßen

2.1.1 Main-Donau-Gebiet

Wassertourismus Main-Donau-Gebiet 2022			
Schleuse Kostheim	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Fahrgastschiffe	750	700	1 450
Gesamt 2021			864

Schleuse Jochenstein	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Fahrgastschiffe	2 191	2 200	4 391
Gesamt 2021			1 378

2.1.2 Mosel und Saar

Wassertourismus Mosel und Saar 2022			
Mosel/Koblenz	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Fahrgastschiffe	1 170	1 178	2 348
Gesamt 2021			1 673

Saar/Kanzem	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Fahrgastschiffe	181	177	358
Sportboote	617	558	1 175
Gesamt 2022			1 533
Gesamt 2021			1 583

2.1.3 Lahn

Wassertourismus Lahn 2022 ¹			
Schleuse Limburg	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Fahrgastschiffe	374		374
Sportboote	3 241		3 241
Gesamt 2022			3 615
Schleuse Hollerich	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Fahrgastschiffe	2		2
Sportboote	5 710		5 710
Gesamt 2022			5 712

¹ Die Darstellung der Verkehrszahlen für die Lahn wurde geändert: Es werden beispielhaft die Verkehrszahlen der beiden bedeutsamsten Schleusen veröffentlicht. Bis 2021 wurde lediglich die Gesamtzahl bekanntgegeben.

2.1.4 Elbe-Oder

Wassertourismus Elbe-Oder 2022			
Stadtstrecke Magdeburg ²	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Fahrgastschiffe	k. A.		
Sportboote			
Gesamt 2022			
Gesamt 2021			2 613

Hohenwarthe	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Fahrgastschiffe	109	350	459
Sportboote	1 005	1 076	2 081
Gesamt 2022	1 114	1 426	2 540
Gesamt 2021			2 115

² Zahlen in 2021 und 2022 nur teilweise erfasst.

2.1.5 Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg Nord

Wassertourismus Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg Nord 2022			
Diemitz	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Fahrgastschiffe	k. A.	k. A.	176
Sportboote	k. A.	k. A.	40254
Gesamt 2022			40430
Gesamt 2021			34294

2.1.7 Brandenburg-West

Wassertourismus Brandenburg West 2022			
Vorstadtschleuse und Sportbootschleuse Brandenburg	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Fahrgastschiffe	115	118	233
Sportboote	11674	12399	24073
Gesamt 2022	11789	12517	24306
Gesamt 2021			27881

2.1.6 Brandenburg-Ost und -Süd

Wassertourismus Brandenburg Ost und Süd 2022			
Neue Mühle	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Fahrgastschiffe	36	35	71
Sportboote	7275	7279	14554
Gesamt 2022	7311	7314	14625
Gesamt 2021			15173

2.1.8 Berliner Wasserstraßen

Wassertourismus Brandenburg West 2022			
Mühlendamm	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Fahrgastschiffe	5925	4967	10892
Sportboote	4790	3646	8436
Gesamt 2022	10715	8613	19328
Gesamt 2021			13443



Diemitzer Schleuse

2.1.9 Mittellandkanal, Dortmund-Ems-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal

Wassertourismus Mittellandkanal, Dortmund-Ems-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal 2022			
Sülfeld (MLK)	Gesamt	Schleuse Anderten (MLK)	Gesamt
Sportboote	1 876	Sportboote	2 357
Gesamt 2022	1 876	Gesamt 2022	2 357
Gesamt 2021	1 671	Gesamt 2021	k. A.
Schleuse Münster (DEK)	Gesamt	Oberschleuse Minden	Gesamt
Fahrgastschiffe	117	Fahrgastschiffe	42
Sportboote	2 651	Sportboote	104
Gesamt 2022	2 768	Gesamt 2022	146
Gesamt 2021	2 741	Gesamt 2021	101
Schleuse Datteln (WDK)	Gesamt	Unterschleuse Minden	Gesamt
Fahrgastschiffe	8	Fahrgastschiffe	39
Sportboote	990	Sportboote	100
Gesamt 2022	998	Gesamt 2022	139
Gesamt 2021	1 126	Gesamt 2021	106
Schleuse Bevergern (DEK)	Gesamt	Weserschleuse Minden	Gesamt
Fahrgastschiffe	8	Fahrgastschiffe	661
Sportboote	1 335	Sportboote	748
Gesamt 2022	1 343	Gesamt 2022	1 409
Gesamt 2021	1 318	Gesamt 2021	1 365
Schleuse Friedrichsfeld (WDK)	Gesamt	Schachtschleuse Minden	Gesamt
Fahrgastschiffe	5	Fahrgastschiffe	224
Sportboote	717	Sportboote	161
Gesamt 2022	722	Gesamt 2022	385
Gesamt 2021	800	Gesamt 2021	81

2.1.10 Rhein-Herne-Kanal

Wassertourismus Rhein-Herne-Kanal 2022			
Schleuse Herne-Ost	Gesamt	Schleuse Dbg. Meiderich	Gesamt
Fahrgastschiffe	52	Fahrgastschiffe	88
Sportboote	1 262	Sportboote	1 142
Gesamt 2022	1 314	Gesamt 2022	1 230
Gesamt 2021	967	Gesamt 2021	765

2.1.11 Elbe-Seitenkanal

Wassertourismus Elbe-Seitenkanal 2022	
Schleuse Uelzen	Gesamt
Sportboote	1 507
Gesamt 2022	1 507
Gesamt 2021	1 143

Schiffshebewerk Lüneburg	
Schiffshebewerk Lüneburg	Gesamt
Sportboote	1 393
Gesamt 2022	1 393
Gesamt 2021	1 512

2.1.12 Weser

Wassertourismus Weser 2022	
Schleuse Petershagen	Gesamt
Fahrgastschiffe	36
Sportboote	802
Gesamt 2022	838
Gesamt 2021	875

Schleuse Landesbergen	
Schleuse Landesbergen	Gesamt
Fahrgastschiffe	42
Sportboote	861
Gesamt 2022	903
Gesamt 2021	931

Schleuse Langwedel	
Schleuse Langwedel	Gesamt
Fahrgastschiffe	174
Sportboote	1 366
Gesamt 2022	1 540
Gesamt 2021	1 384

3 Verkehrsordnende Maßnahmen auf Bundeswasserstraßen



3.1 Befähigungsnachweise

■ Befähigungswesen

Am 18.01.2022 trat die Binnenschiffpersonalverordnung (BinSchPersV) in Kraft. Mit der BinSchPersV wurden die Befähigungsrichtlinie der EU in deutsches Recht umgesetzt und die Befähigungszeugnisse einschließlich der dazugehörigen Prüfungsverfahren neu geregelt. Im Folgenden werden die wichtigsten Befähigungsnachweise kurz vorgestellt.¹



■ Unionspatent

Mit dem Unionspatent wurde eine Art europäisches Grundpatent eingeführt. Es berechtigt zum Führen von Fahrzeugen jeglicher Art innerhalb der Binnenwasserstraßen. Allerdings genügt das Unionspatent nicht, wenn eine zusätzliche Qualifikation, eine sog. „besondere Berechtigung“, erforderlich ist. Letztendlich entspricht das Unionspatent dem ehemaligen B-Patent.

Ein Unionspatent kann neu erworben werden, wenn die Zulassungsvoraussetzung (z. B. gesundheitliche Eignung und Fahrzeiten) vorliegen und das Prüfungsver-

fahren erfolgreich durchlaufen wird.² Die Prüfung besteht aus drei Prüfungsteilen, nämlich der

- Theorieprüfung (Multiple-Choice-Test),
- der Reiseplanung (mündliche Prüfung) und
- der Reisedurchführung (praktische Prüfung am Simulator).

■ Fährschifferzeugnis

Das Fährschifferzeugnis ist ein Befähigungszeugnis für Fahren und wird ortsgebunden für eine Fährstelle erteilt. Die Prüfung besteht grundsätzlich aus einem theoretischen und praktischen Teil.

■ Behördenschifferzeugnis / Behördenpatent

Das Behördenschifferzeugnis (für den Rhein: Behördenpatent) berechtigt zum Führen von Behördenfahrzeugen, Feuerlöschbooten und Fahrzeugen des Katastrophenschutzes auf den Binnenwasserstraßen. Die Prüfung besteht grundsätzlich aus einem theoretischen und praktischen Teil. Die Prüfung bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) kann bei Vorliegen einer gleichwertigen Prüfung der zuständigen Landesbehörde entbehrlich sein.

■ Sportschifferzeugnis / Sportpatent

Das Sportschifferzeugnis (für den Rhein: Sportpatent) berechtigt zum Führen von Sportfahrzeugen bis zu einer Länge von 25 Meter. Für Fahrzeuge bis 20 Meter Länge ist zudem der Sportbootführerschein ausreichend. Die Prüfung besteht aus einem theoretischen und (sofern die Kandidatin bzw. der Kandidat noch keinen Sportbootführerschein besitzt) aus einem praktischen Prüfungsteil.

¹ Dieser Beitrag fasst die wichtigsten Befähigungszeugnisse zusammen. Die Informationen sind daher nicht vollständig. Haben Sie Fragen zu Art oder Umfang eines Befähigungsnachweises, so stehen Ihnen unter <https://www.elwis.de/DE/Binnenschiff-fahrt/Befaeigungsnachweise/Befaeigungsnachweise-node.html> weitere Informationen zur Verfügung.

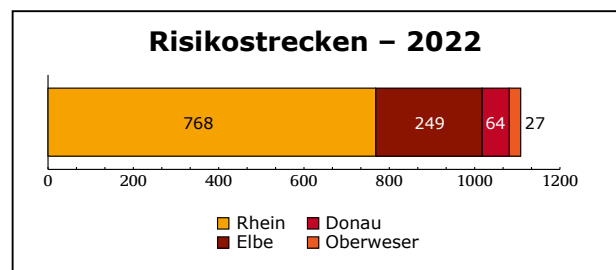
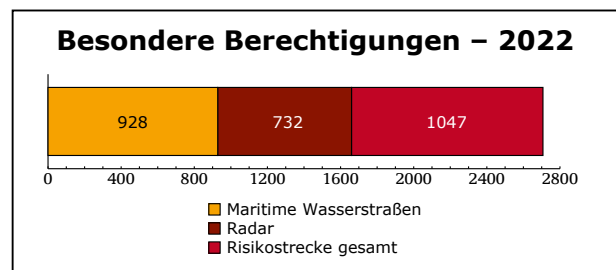
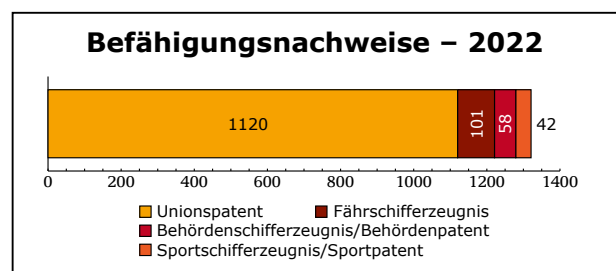
² Wie alle anderen Befähigungsnachweise kann das Unionspatent auch durch Umtausch eines gleichwertigen Befähigungsnachweises nach alter Rechtslage erworben werden.

■ **Besondere Berechtigungen**

Zu dem Grundpatent wie z. B. dem Unionspatent können zusätzliche besondere Berechtigungen erforderlich sein:

- besondere Berechtigung für Radar (Fahren mit Radar bei unsichtigem Wetter)
- besondere Berechtigung für Risikostrecken (Fahren auf als Risikostrecke festgelegten Abschnitten der Bundeswasserstraßen)
- besondere Berechtigung für maritime Wasserstraßen (Fahren auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2)
- besondere Berechtigung für Großverbände (Fahren eines Schubverbands, bei dem das Produkt aus Gesamtlänge und Gesamtbreite der geschobenen Fahrzeuge 7000 m² oder mehr beträgt)³

Befähigungsnachweis	2022
Unionspatent	1120
Fährschifferzeugnis	101
Behördenschifferzeugnis/Behördenpatent	58
Sportschifferzeugnis/Sportpatent	42
Besondere Berechtigung	2022
bB maritime Wasserstraßen	928
bB Radar	732
bB Risikostrecke gesamt ⁴	1047
für Donau	64
für Elbe	249
für Rhein	768
für Oberweser	27



■ **ADN-Bescheinigungen**

ADN-Bescheinigungen		
2020	2021	2022
348	356	339

³ Mit der besonderen Berechtigung wird die Befähigungsrichtlinie umgesetzt. Auf den Bundeswasserstraßen sind Großverbände nicht zulässig.

⁴ Erfasst alle Befähigungsnachweise mit besonderer Berechtigung, wobei mehrere besondere Berechtigungen pro Befähigungsnachweis nur einmal erfasst sind, sowie besondere Berechtigungen für Patente aus dem Ausland. Aufgrund der Erfassungsweise übersteigt die Summe der einzelnen besonderen Berechtigungen die aufgeführte Gesamtzahl.

3.2 Schifffahrtspolizeiliche Erlaubnisse und Genehmigungen

Schifffahrtspolizeiliche Erlaubnisse können durch Auflagen und Bedingungen die Sicherheit und Leichtigkeit für Verkehre gewährleisten, die über die generellen und abstrakten Verkehrsvorschriften nicht geregelt werden können oder zunächst nur versuchsweise zugelassen werden sollen. Ferner sind Erlaubnisse für die Durchführung von sportlichen und anderen Veranstaltungen auf Bundeswasserstraßen erforderlich.

Rechtsgrundlage	2022	2021
§ 1.06 BinSchStrO und 9.05 DonauSchPV – Genehmigungen bei Überschreitung der Länge, Breite oder Abladetiefe	287	297
§ 1.21 SchPV – Erlaubnisse für Sondertransporte	305	229
§ 1.23 SchPV – Erlaubnisse für Veranstaltungen	1243	1142
§ 1.25 SchPV – Erlaubnisse beim Laden, Löschen, Leichtern außerhalb von Häfen	3	28
§ 1.26 SchPV – Befreiungen von der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit	84	76
§§ 8 und 9 KfzKV – Zuteilung von amtlichen Kennzeichen für Kleinfahrzeuge	50570	32119
§ 3 BinSch-SportbootVermV – Zuteilung von Bootszeugnissen-Binnen für Sportboote	3051	2991
§§ 5 SeeSportbootV	1078	443
Gesamt	56621	37325

4 Wirtschaftsangelegenheiten



4.1 Förderprogramme in der Binnenschifffahrt

■ Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV)

Nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen vom 19. April 2022 (RL KV) können KV-Umschlaganlagen finanziell gefördert werden. Ziel der Förderung ist es, durch den KV die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene zu unterstützen. Dies kann dabei sowohl durch direkte Verlagerung von der Straße auf die Wasserstraße oder Schiene als auch durch einen Wasserstraße/Wasserstraße-Umschlag bzw. Schiene/Schiene-Umschlag erreicht werden. Hierdurch sollen zusätzliche Ladeeinheiten für den KV gewonnen sowie kürzere Distanzen für den Transport von Gütern im KV erschlossen werden. Die GDWS ist nach der RL KV zuständige Bewilligungsbehörde für Zuwendungen für Anlagen des wasserseitigen KV und des trimodalen wasser- und schienenseitigen KV mit einem Schwerpunkt der Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur. Für Anlagen des schienenseitigen KV und trimodalen Anlagen mit dem Schwerpunkt der Investitionen in der Schieneninfrastruktur ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständige Bewilligungsbehörde. Die Bundesrepublik Deutschland fördert durch Zuwendungen konkret den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des KV, um damit einen wirkungsvollen Beitrag zur nachhaltigen Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten. Die Hafenwirtschaft hat damit die Möglichkeit, für Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung der Wasserstraßen an die anderen Verkehrsträger Zuwendungen zur Projektförderung nach §§ 23, 44 Bundeshaushaltsordnung als nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von bis zu 80% der

zuwendungsfähigen Investitionsausgaben (einschließlich einer Planungskostenpauschale in Höhe von 10%) zu erhalten. Auf der Grundlage der RL KV wurden durch die GDWS im Bereich der bimodalen Anlagen (Straße/Wasserstraße) und der trimodalen Anlagen (Straße/Schiene/Wasserstraße) bis Ende 2022 Fördermittel in Höhe von insgesamt 412,9 Mio. € für 48 Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs im Bereich der Wasserstraße verausgabt (teilweise in mehreren Baustufen und damit in 85 Baumaßnahmen), davon in 2022 rd. 8,1 Mio. €.¹

Die jeweils aktuelle Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen ist neben weiteren Unterlagen und Vordrucken im Internet unter www.elwis.de abrufbar.

■ Förderprogramm nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen

Im Rahmen der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über Zuwendungen für Binnenschifffahrtsunternehmen zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen (Förderprogramm nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen) vom 7. Dezember 2018 (BAnz AT 19. Dezember 2018 B6) fördert das heutige Bundesministerium für Digitales und Verkehr die nachhaltige Modernisierung der deutschen Binnenschifffahrt durch nicht rückzahlbare Zuschüsse in Höhe von bis zu 70 % der förderfähigen Ausgaben für den Einbau emissionsärmerer Diesel- und Gasmotoren, Gaslagerungs- und -versorgungssysteme für emissionsärmere Gasmotoren sowie Maßnahmen zur Schadstoffminderung, Verbesserung der Energieeffizienz und zur Minderung von Lärmemissionen.

¹ Gegenüber früheren Verkehrsberichten wird nicht der Betrag der Bewilligung, sondern der tatsächlichen Ausgaben bis Ende 2022 entsprechend den Zahlen der Haushaltspläne dargestellt.

Gefördert werden in Deutschland ansässige Unternehmen in Privatrechtsform, deren Schiff in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragen ist und beruflich für die Binnenschifffahrt genutzt wird. Das Fördervorhaben darf nicht zum Erlöschen der Verkehrszulassung des Binnenschiffs führen. Die Zweckbindungsfrist für die geförderte Maßnahme beträgt zwei Jahre.

Gefördert werden im Einzelnen:

- **Emissionsärmere Motoren**

- a) Förderung von Motoren unter 300 kW Leistung, wenn die Abgasemissionen die Grenzwerte nach Anhang II der EU-Verordnung 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 14.09.2016 um 5 % unterschreiten.
- b) Förderung von Motoren über 300 kW Leistung bei Unterschreiten der gesetzlich gültigen Abgasemissionsgrenzwerte hinsichtlich des Partikelgrenzwertes um 30 % nach § 1.02 Nr. 2 des Anhangs VIII der BinSchUO und Unterschreiten der Lärmemissionsgrenzwerte nach Artikel 8.10 des ES-TRIN i. V. m. § 1 Abs.2 BinSchUO

- **Gaslagerungs- und versorgungssystem**

Förderung nur für gleichzeitig geförderte Gasmotoren und nur für die nachgewiesenen Mehrausgaben gegenüber einem herkömmlichen Treibstoffsystem

- **Maßnahmen zur Schadstoffminderung**

Einbau von Technologien und Anlagen sowie Verfahren, deren Einsatz zu Emissionsminderungen führt, insbesondere Katalysatoren, Partikelfilter – soweit sie nicht gem. der Verordnung (EU) 2016/1628 Teil des Motors sind – sowie Kraftstoff-Wasser-Emulsionstechnologie und kombinierte Abgasnachbehandlungssysteme. Diese Maßnahmen sind förderfähig, wenn die Minderung der Partikelmasse mindestens 90 % beträgt oder der Stickstoffoxidemissionen um mindestens 70 % oder eine gleichwertig kombinierte Minderung von Partikel- und Stickstoffoxidemissionen belegt wird.

- **Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz**

Insbesondere bei Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs, z. B. diesel- und gaselektrische Antriebe, ist eine Förderung möglich, sofern eine Einsparung des Kraftstoffverbrauchs gegenüber dem installierten Motor bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen um mind. 10 % erreicht wird.

- **Maßnahmen zur Minderung von Lärmemissionen**

Förderung baulicher Maßnahmen, die zu einer Senkung von Luft- und Körperschallemissionen führen. Maßnahmen sind förderfähig, wenn sie dazu beitragen, die Lärmgrenzwerte für den Arbeits- und Gesundheitsschutz nach Artikel 14.09 und Nr. 5 des Artikels 15.02. des ES-TRIN i. V. m. § 1 Abs. 2 der BinSchUO zu unterschreiten.

■ Ausbildungsförderung

Mit der „Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt“ vom 12. Juli 2022; gültig bis 31.12.2025; soll die Anzahl der Ausbildungsplätze in der gewerblichen Binnenschifffahrt erhöht werden, um dem bereits vorhandenen und zukünftig verstärkt drohenden Fachkräftemangel im Bereich der gewerblichen Binnenschifffahrt und der drohenden Überalterung des fahrenden Personals in der gewerblichen Binnenschifffahrt entgegenzuwirken. Nur mit ausreichendem Fachpersonal kann die gewerbliche Binnenschifffahrt als moderner, umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsträger vor dem Hintergrund der europäischen Klimastrategie weiterbestehen bzw. ausgebaut werden. Die Richtlinie setzt die aufgrund der Neuregelung der befähigungsrechtlichen Vorschriften in der Binnenschifffahrt zum 01.08.2022 erfolgte Änderung der Ausbildungsordnung für Binnenschifferinnen und Binnenschiffer sowie den neugeschaffenen Ausbildungsberuf Binnenschifffahrtskapitänin bzw. Binnenschifffahrtskapitän um. Die Ausbildungsförderung beträgt bis zu 65 000 € für die 36-monatige Ausbildungszeit zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer und bis zu 76 000 € für die 42-monatige Ausbildungszeit zur Binnenschifffahrtskapitänin bzw. zum Binnenschifffahrtskapitän. Die Auszahlung erfolgt in Teilbeträgen jeweils nach Ablauf des Kalenderjahres und Nachweis der für den Ausbildungszeitraum entstandenen Ausgaben. Ziel ist die Förderung von bis zu 130 zusätzlichen Ausbildungsplätzen in der Binnenschifffahrt. In 2023 stehen hierfür 6 800 000 € sowie VE i. H. v. 6 500 000 € für 2023 bis 2025 zur Verfügung. Bis zum 31.12.2022 wurden 78 Zuwendungsbescheide mit einer Fördersumme von 3 291 957,65 € bewilligt.

Ab 2023 wird auch die internatsmäßige Unterbringung von Auszubildenden in der Binnenschifffahrt aus der mit dem Bundeshaushalt zur Verfügung gestellten Beihilfe für die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt gefördert.

■ Weiterbildungsförderung

Die Förderung von freiwilligen Weiterbildungsmaßnahmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt erfolgt seit dem 01.08.2022 nach der „Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt“ vom 12. Juli 2022. Als Ergebnis der Evaluierung durch das BMVI in 2019 wurde der Förderbetrag auf 8000 € pro Besatzungsmitglied innerhalb eines Zeitraums von 24 Monaten erhöht. Die Richtlinie setzt die aufgrund der Neuregelung der befähigungsrechtlichen Vorschriften in der Binnenschifffahrt zum 01.08.2022 erfolgten Änderungen um. Zusätzlich werden seit August 2022 auch Weiterbildungen in den folgenden Bereichen gefördert: Deutsch für Nichtmuttersprachlerinnen und -sprachler, Unternehmensführung, Recht (insbesondere Sozialvorschriften), Rechnungswesen, Kundenakquise und -bindung, für die deutsche Binnenschifffahrt relevante Sprachen, Software und Datenschutz.

Gefördert werden jetzt auch freiwillige Weiterbildungen für das Landpersonal von Binnenschifffahrtsunternehmen, die speziell zu einer Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten auf das Binnenschiff beitragen; die freiwillige Weiterbildung zur geprüften Binnenschiffermeisterin oder zum geprüften Binnenschiffermeister für Besatzungsmitglieder von Binnenschiffen und das Landpersonal von Binnenschifffahrtsunternehmen sowie die freiwillige Weiterbildung in einem mindestens neunmonatigen Programm für Berufsseiteneinsteigerinnen und -einsteiger zur Qualifizierung als Matrosin/Matrose in der Binnenschifffahrt. Neben Präsenzkursen werden auch Angebote im Live-Online-Learning, Blended-Learning und Online-Selbstlernkurse mit Zertifikat/Abschlusstest gefördert. Antragsberechtigt sind in der Bundesrepublik Deutschland ansässige Binnenschifffahrtsunternehmen, die mit eigenen, gemieteten, gepachteten oder geleasteten Binnenschiffen Binnenschifffahrt betreiben. Die Unternehmen müssen Binnenschiffe für die gewerbliche Güter- oder Fahrgastbeförderung, Bunkerboote, Bilgenentöler und Fähren einsetzen.

Bis zum 31.12.2022 wurden 78 Zuwendungsbescheide mit einer Fördersumme von 46 221,07 € bewilligt. Die GDWS ist als Bewilligungsbehörde für die Mittelverteilung der mit dem Bundeshaushalt zur Verfügung gestellten Beihilfe für die Weiterbildung in der Binnenschifffahrt zuständig. Für die Maßnahmen steht in den Haushaltsjahren 2021 bis 2024 ein Gesamtbetrag in Höhe von 305 600,00 € zur Verfügung, mit dem das Projekt Quinwalo Plus der Schifferbörse zu Duisburg Ruhrort e. V. für die Entwicklung von digitalem Lehr- und Lernmaterial, bestehend aus einer Studie, einem digitalen Lehrbuch, der Konzeption und technischen Umsetzung der Webseite, einem virtuellen 360° Rundgang Binnenschiff mit Erklärvideos und Gamification, gefördert wird. Ziel ist es, Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung für das System Wasserstraße zu begeistern, damit mehr Güter über die Wasserstraße transportiert werden können.

■ Beihilfen für Schifferkinderheime und Schiffsjungenwohnheime

Die GDWS ist als Bewilligungsbehörde für die Mittelverteilung der mit dem Bundeshaushalt zur Verfügung gestellten Beihilfen für Schiffsjungenheime und Schifferkinderheime zuständig. Für die Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen in den Einrichtungen stand in 2022 ein Gesamtbetrag in Höhe von 80.000 € zur Verfügung, mit dem anteilig das Schulschiff RHEIN in Duisburg, das Schülerwohnheim in Schönebeck (Elbe) sowie die Schifferkinderheime in Duisburg und Würzburg gefördert wurden.

■ ERP – Existenzgründungskreditprogramm

Im Rahmen des Programms ERP-Kapital für Gründung der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) wurden im Jahr 2022 von der GDWS drei Anträge zur Förderung von Existenzgründungen begutachtet. Drei Anträge leitete die GDWS befürwortend an die KfW weiter. Es handelte sich um eine Kreditsumme von insgesamt 2 287 000,00 € bei einem Gesamtvolumen der Vorhaben in Höhe von 9 485 000,00 €.

■ Erteilung einer Erlaubnisurkunde über den Zugang Unternehmerberuf im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr

Wer als Unternehmerin oder Unternehmer gewerblichen Binnenschiffsgüterverkehr mit Schiffen betreiben will, deren Ladefähigkeit 200 metrische Tonnen höchstzulässigen Tiefgang überschreitet, benötigt zur Ausübung der Tätigkeit eine Erlaubnis. Die Umsetzung der Richtlinie 87/540/EWG regelt die Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung (BinSchZV). Zuständig für die Erteilung der Erlaubnis ist die GDWS. Im Jahr 2022 wurden 15 Urkunden erteilt.

4.2 Schifffahrtsabgaben auf der Mosel

Schifffahrtsabgaben auf der Mosel (Deutsche Verwaltung)			
Jahr	Verkehrsmenge t	Verkehrsleistung tkm	Schifffahrtsabgaben in 1000 €
2022	6 055 057	1 328 954 989	3 472
2021	6 228 741	1 349 656 086	3 349
Veränderung 2022 zu 2021	-2,8%	-1,6%	+3,6%

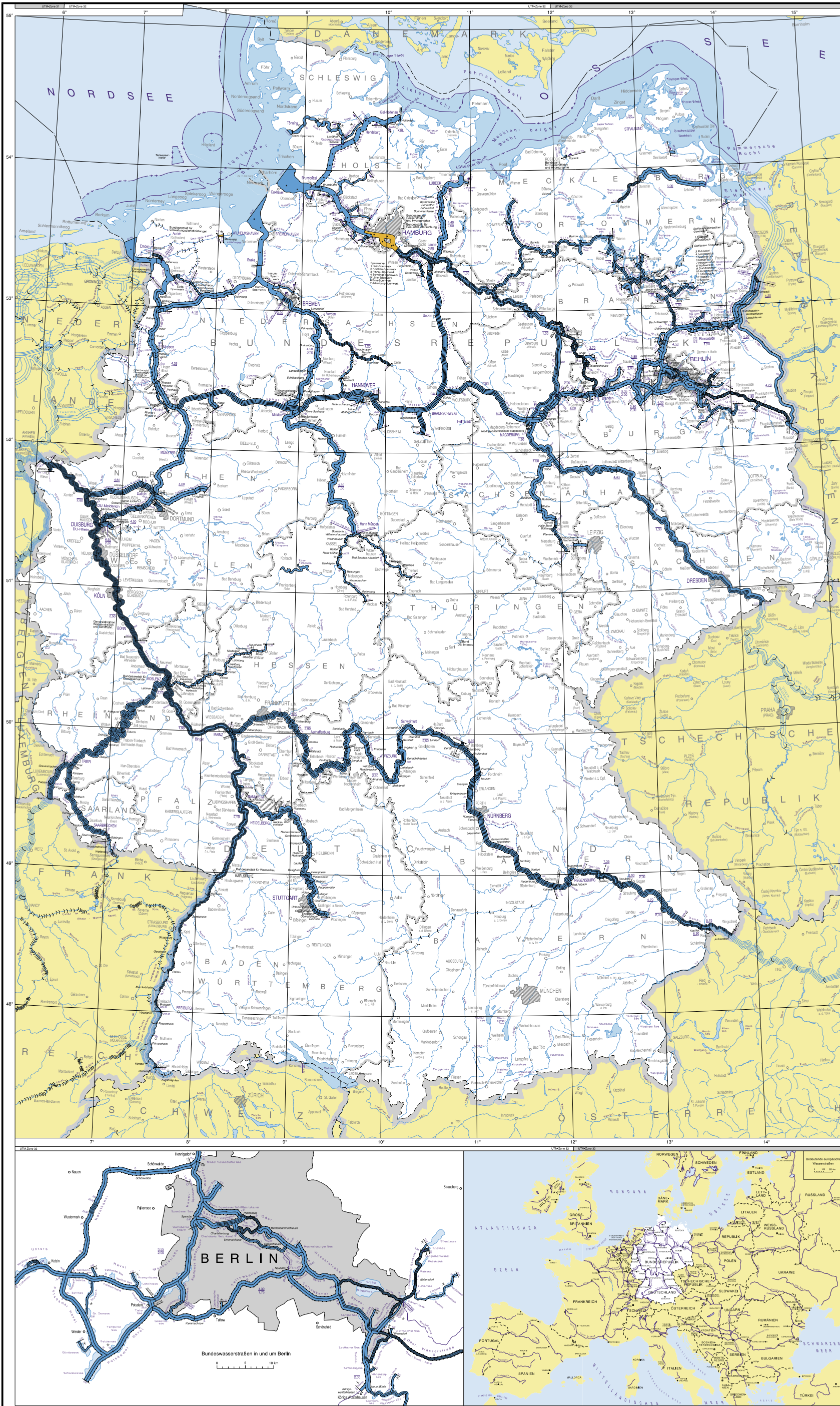
Schifffahrtsabgaben auf der Mosel (gesamt)			
Jahr	Verkehrsmenge t	Verkehrsleistung tkm	Schifffahrtsabgaben in 1000 €
2022	8 857 049	2 069 254 127	6 167
2021	9 171 550	2 121 071 701	6 052
Veränderung 2022 zu 2021	-3,5%	-2,5%	+1,9%

Schifffahrtsabgaben auf der Mosel (Frankreich/Luxemburg)			
Jahr	Verkehrsmenge t	Verkehrsleistung tkm	Schifffahrtsabgaben in 1000 €
2022	2 801 992	740 299 138	2 695
2021	2 942 809	775 506 615	2 703
Veränderung 2022 zu 2021	-4,8%	-4,6%	-0,3%

Die Zunahme der Transportleistungen gegenüber dem Jahr 2021 ist vor allem dem Rückgang der Einschränkungen der Covid-19 Pandemie zuzuschreiben.

Durch die teilweise aufgehobenen Betriebsbeschränkungen der Aufsichtsbehörden ist die Fahrgast- und Tourismusbranche wieder in Aufschwung gekommen. Traditionell ist der Anteil der Fahrgastschifffahrt auf der Mosel an den Gesamteinnahmen immer vergleichsweise hoch und macht sich daher in der Statistik stärker bemerkbar.

Bundeswasserstraßenkarte



BUNDESWASSERSTRASSENKARTE DBWK 1000

- ### Grenzen
- Grenze zwischen klassifizierten oder nicht klassifizierten Binnenschiffahrtsstraßen und sonstigen (in der Anlage zum Bundeswasserstraßengesetz nicht aufgeführten) Binnenwasserstraßen als Binnenschiffahrtsstraßen
 - Grenze zwischen (nicht dargestellten) klassifizierten Seeschiffahrtsstraßen und sonstigen (in der Anlage zum Bundeswasserstraßengesetz nicht aufgeführten) Binnenwasserstraßen als Seeschiffahrtsstraßen
 - Geltungsbereichsgrenzen der Seeschiffahrtsstraßen - Ordnung
 - seewärtige Begrenzung der Binnenwasserstraßen
 - seewärtige Grenze der Seeschiffahrtsstraßen
 - seewärtige Grenze des deutschen Hoheitsgebietes (seewärtige Grenze der Binnenschiffahrtsstraßen)
 - Festlandsockelgrenze
 - Landesgrenze
 - Staatsgrenze

Seeschiffahrtsstraßen (soweit Binnenwasserstraßen)

(Klassifizierung nicht dargestellt)

Die bezeichneten Seeschiffahrtsstraßen und Verkehrsregelungsgebiete im Bereich der Seewasserstraßen sind nicht dargestellt

Klassifizierte Binnenschiffahrtsstraßen

Kategorie	Kategorie	MOTORSCHEFFE UND SCHLEPPKÄRGE				Binnenschiffahrtstiefe
		Länge	Breite	Tiefgang	Topogang	
I	Kategorie I	38,5	5,05	1,5-2,2	250-400	4,0
	Kategorie II	41	4,7	1,4	180	3,0
II	Kategorie III	50-65	5,6	2,5	400-600	4,0-5,0
	Kategorie IV	57	7,5-10,0	1,6	500-800	3,0
III	Kategorie V	67-80	8,2	2,5	600-1000	4,0-6,0
	Kategorie VI	67-70	8,3-10,0	1,6-2,0	470-700	4,0
IV	Kategorie VII	80-85	9,5	2,5	1000-1500	5,25-6,0
	Kategorie VIII	95-110	11,4	2,5-2,8	1000-2000	5,25-6,0
Va	Kategorie IX	120-180	11,4	2,5-4,0	3000-6000	7,0-9,1
	Kategorie X	180-195	22,8	2,5-4,0	6000-10000	7,0-9,1
Vb	Kategorie XI	140	15	3,9		7,0-9,1
	Kategorie XII	140	15	3,9		9,1
Mb	Kategorie XIII	85	8,5	2,5-2,8	1250-1450	5,25-6,0
	Kategorie XIV	95-110	11,4	2,5-4,0	1000-2000	5,25-6,0
Vc	Kategorie XV	170-180	11,4	2,5-4,0	3000-6000	7,0-9,1
	Kategorie XVI	95-110	22,8	2,5-4,0	3000-6000	7,0-9,1
Vd	Kategorie XVII	180-195	22,8	2,5-4,0	6000-10000	7,0-9,1
	Kategorie XVIII	270-280	22,8	2,5-4,0	9000-18000	9,1

- ### SCHUBVERBÄNDE
- Art des Schubverbandes
- IV
 - Va
 - Vb
 - Vc
 - Vd
 - Ve
 - Vf
 - Vg
 - Vh

- ### Wasserstraßenbezogene Angaben
- Kilometerangabe
 - freie / geregelte Flusstrecke
 - staugeregelte Flusstrecke
 - Kanalstrecke

- ### Bauwerke
- Schiffshabewerk
 - Schiffschleuse
 - Sperwerk

- ### Nicht klassifizierte Binnenschiffahrtsstraßen
- Binnenschiffahrtsstraßen, die als sonstige Binnenwasserstraßen nicht in der Anlage zum Bundeswasserstraßengesetz aufgeführt sind
 - Seeschiffahrtsstraßen, die als sonstige Binnenwasserstraßen nicht in der Anlage zum Bundeswasserstraßengesetz aufgeführt sind
 - Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabbedingt teilweise nicht dargestellt.

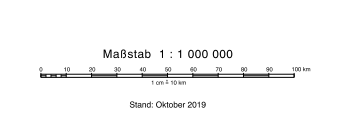
- ### Delegierte Bundeswasserstraßen
- Ebe** Verwaltung und Unterhaltung durch Freie und Hansestadt Hamburg
 - Etk** Verwaltung durch niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz Nordniederrhein, Betriebsstelle Aurich

- ### Übrige Gewässer (keine Bundeswasserstraßen)
- Kanäle
 - Flüsse

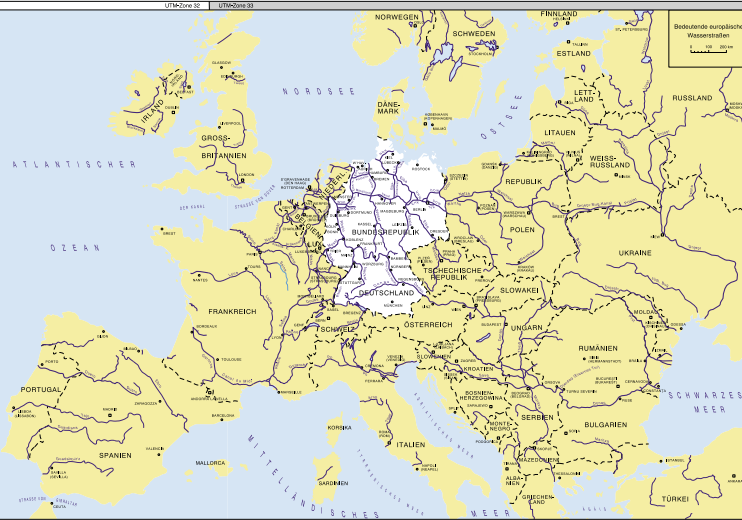
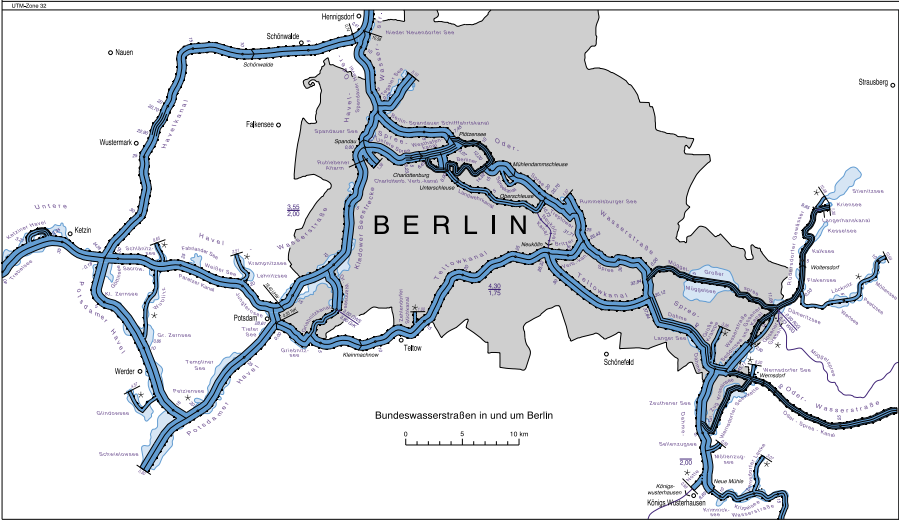
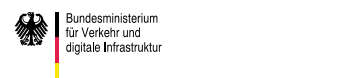
Zuordnung der Bundeswasserstraßen

Bundeswasserstraßen (BWK)		Binnenschiffahrtsstraßen des Bundes (BWS)		Seeschiffahrtsstraßen des Bundes (SSW)	
BWS 1	BWS 2	BWS 1	BWS 2	SSW 1	SSW 2

* gemäß Binnenschiffahrtsstraßen - Ordnung, Donauschiffahrtsstraßenordnung, Moselschiffahrtsstraßenordnung, Rheinschiffahrtsstraßenordnung
 ** gemäß Seeschiffahrtsstraßen - Ordnung, Binnenschiffahrtsstraßenordnung



Grundlage: D-1001 Nationalatlas, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG)
 Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
 Redaktion: Referat WS 12
 Kartographie: Fachstelle für Geoinformationssysteme (FGIS)



**Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt**

Am PropsthoF 51
53121 Bonn
gdws@wsv.bund.de
www.wsv.de



Stand: Oktober 2023

Satz und Layout

Bundesamt für Seeschifffahrt und
Hydrographie (BSH)

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

