

Wir machen Schifffahrt möglich.



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

## Pressemitteilung

# Jahresbilanz Nord-Ostsee-Kanal 2019

vom 24. Jan. 2020

Im Jahr 2019 wurden insgesamt 83.476.501 Tonnen Ladung auf dem Nord-Ostsee-Kanal transportiert - das sind 4,59 Prozent weniger als im Vorjahr 2018 (87.489.053 Tonnen).

Insgesamt haben den Nord-Ostsee-Kanal im vergangenen Jahr 28.797 Schiffe befahren. Das sind pro Tag durchschnittlich 78 Schiffe. 2018 waren es 30.009 Schiffe.

Gleichbleibend ist die Zahl der Sportboote, die mit rund 12.000 den Nord-Ostsee-Kanal jährlich nutzen.

Bei den Verkehrszahlen des Jahres 2019 spielen unterschiedliche Faktoren eine Rolle. So fiel beispielsweise die konjunkturelle Entwicklung im Ostseeraum mit Wachstumsraten beim Brutto-Inlandsprodukt von überwiegend ein bis zwei Prozent schwächer aus als in den Vorjahren. Die für die Routenwahl der NOK-Schiffe wichtigen Faktoren wie niedrige Bunkerpreise und Frachtraten im Nord-Ostseeverkehr begünstigten die Fahrt um Skagen.

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt: „Wir investieren in die Leistungsfähigkeit dieser bedeutenden internationalen Wasserstraße und rüsten den Kanal für die Zukunft. Die ausgebaute Oststrecke vor Kiel wird der Schifffahrt deutliche Vorteile bringen. Die wichtigen Maßnahmen zum Erhalt und Ausbau des Kanals setzen wir auch in den kommenden Jahren konsequent fort.“

Im **Durchgangsverkehr** wurden auf 20.069 Schiffen (2018: 20.882) 76.810.252 Tonnen (2018: 80.857.875) Ladung transportiert. Das sind im Vergleich zum Vorjahr 813 Schiffe weniger und 4.047.623 Tonnen Ladung weniger!

**Generaldirektion  
Wasserstraßen und  
Schifffahrt**  
Stabsstelle Presse- und  
Öffentlichkeitsarbeit  
Am Propsthof 51  
53121 Bonn  
[www.wsv.de](http://www.wsv.de)

**Claudia Thoma**  
Pressesprecherin  
[claudia.thoma@wsv.bund.de](mailto:claudia.thoma@wsv.bund.de)  
Telefon +49 (0)228 42968-2190  
Mobil +49 (0)173/5170639





Die BRZ lag 2019 bei 115.852.121 (2018:121.101.568).

Im **Teilstreckenverkehr**, dem Schiffsverkehr zu den Häfen innerhalb des Nord-Ostsee-Kanals, waren 8.728 Schiffe unterwegs (2018: 9.127), die 6.666.249 Tonnen Ladung beförderten (2018: 6.631.178).

Das sind 35.071 Tonnen Ladung mehr als im vergangenen Jahr.

Die BRZ lag bei 11.762.982 (BRZ 2018: 11.588.478).

Dies belegt erneut die große wirtschaftliche Bedeutung der Kanalhäfen in Schleswig-Holstein und zeigt den Trend auf, größere Schiffseinheiten auch im Verkehr zu diesen Häfen einzusetzen.

In Folge des Russland-Embargos ist der Schiffsverkehr von und zu den russischen Häfen weiterhin rückläufig. 2019 lag die Anzahl der Schiffe von und nach Russland bei 2.200 Schiffen. Das sind im Vergleich zum Vorjahr 3,64 Prozent weniger. Wurden 2018 im Russlandverkehr noch rund 12,8 Mio. Tonnen transportiert, waren es 2019 rund 12,2 Mio. Tonnen.

-----  
**Zur Fahrrinnenanpassung der Unterelbe:**

Heute wurden auf der Unterelbe zwei wichtige Maßnahmen zur Fahrrinnenanpassung bekanntgegeben. Ab dem 29. Jan.2020 können sich auf der um 20 m verbreiterten Fahrrinne im Abschnitt zwischen der Störmündung und Wedel (36 Kilometer) größere Schiffe mit bis zu 92 m addierter Schiffsbreite begegnen oder überholen.

Darüber hinaus wird die sog. Begegnungsbox zwischen Wedel und der Hamburger Landesgrenze auf der ca. 5 km langen Bundesstrecke freigegeben. Dort können Schiffe mit einer addierten Schiffsbreite bis zu 98 m passieren. Mit der Umsetzung dieser Maßnahme wird der Verkehrsfluss auf der Unterelbe im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sicherer und effizienter. Davon profitieren insbesondere die weltweit größten Containerschiffe auf der Tideelbe.

-----  
**Investitionsmaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal:**

**Ausbau der Oststrecke:** Der Auftrag für den Ausbau des ersten Abschnitts der Oststrecke des NOK wurde erteilt. Das ist der rund vier km lange Bereich zwischen Großkönigsförde und Schinkel.

Mit den ersten Rodungen wurde Anfang Januar begonnen.

Das Auftragsvolumen für diesen Bereich liegt bei rund 120 Mio. Euro.

Für die Gesamtmaßnahme wurden im Bundeshaushalt rund 500 Mio. Euro veranschlagt.



**Schleusenanlage Brunsbüttel, Neubau fünfte Schleusenammer:**

Gemeinsam mit den Baufirmen haben wir uns auf einen neuen Zeitplan geeinigt. Danach kann die fünfte Schleusenammer Ende 2026 für den Schiffsverkehr freigegeben werden. Auf dieses Datum haben sich alle Partner verständigt. Die Gesamtprojektkosten liegen unverändert bei rund 830 Mio. Euro.

**Kleine Schleuse Kiel-Holtenau:**

Der Ersatz der beiden kleinen Schleusenammern ist erforderlich, um den Verkehr während der anschließenden Sanierung der beiden großen Schleusenammern zu bewältigen. Die Bauwerke werden so konzipiert, dass sie entsprechend der neuesten Erkenntnisse zum Meeresspiegelanstieg auf die zu erwartenden höheren Wasserstände ausgelegt sind und ggf. auch noch an darüber hinaus gehende Wasserspiegelanstiege angepasst werden können. Für die Maßnahme ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Der Antrag auf Planfeststellung erfolgte im Juli 2019, die Einwendungsfrist ist Ende Oktober 2019 abgelaufen. Der Erörterungstermin wird voraussichtlich im ersten Quartal 2020 stattfinden.

Die Gesamtkosten betragen voraussichtlich rund 315 Mio. Euro.

**Ersatz Levensauer Hochbrücke:**

Vorbereitende Maßnahmen, z.B. Sicherung des Widerlagers Süd, Anschließung von Baufeldern mit Baustraßen an die B 76, wurden bereits durchgeführt. Derzeit werden die Ausschreibungsunterlagen und die Ausführungsplanung erstellt.

Die eigentlichen Brückenarbeiten werden voraussichtlich 2021 beginnen. Die Bauzeit wird ca. fünf Jahre betragen. Von den laufenden Vorbereitungsmaßnahmen ist besonders die aus Gründen des Artenschutzes erforderliche Sicherung des bestehenden südlichen Widerlagers (Fledermaushabitat) zu erwähnen.

Die Gesamtkosten liegen bei rund 68 Mio. Euro.

**Kanaltunnel Rendsburg:**

Der Kanaltunnel wird im Februar 2020 für mindestens zwei Monate vier-spurig für den Verkehr freigegeben.

Für die Fertigstellung der Betriebs- und Verkehrstechnik einschließlich der zentralen Steuerung wird nach der vierspurigen Verkehrsführung für rund sechs Monate die wechselseitige Sperrung jeweils einer Tunnelröhre erforderlich. Bis zum Abschluss der Arbeiten an der Betriebs- und Verkehrstechnik wird im Tunnel weiterhin eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h gelten.

Noch vor Ende des Jahres 2020 kann der Verkehr dann ohne Einschränkungen durch den Tunnel rollen.

Kosten: rund 90 Mio. Euro



### **Schwebefähre Rendsburg:**

Nach der Havarie 2016 und der anschließenden Demontage ist ein Neubau der Fähre erforderlich. 2019 liefen Planungsarbeiten und es wurden Betriebskonzepte entwickelt.

Veranschlagte Ausgaben: 11,5 Mio. Euro (Preisstand 2018)

Für die Wiederinbetriebnahme müssen die Schienenträger und Fahrschienen am Brückenüberbau erneuert werden. Die Montage wird in 2020 abgeschlossen sein. Kosten: 5,5 Mio. Euro.

Die neue Schwebefähre kann voraussichtlich im Herbst 2020 in Betrieb genommen werden.

### **Kanalfähren**

Im Nov. 2018 wurde der Auftrag für den Bau von drei neuen Kanalfähren erteilt. Mit den Neubauten werden die ältesten Fähren ersetzt: „Nobiskrug“ (Baujahr 1952), „Hochdonn“ und „Audorf“, jeweils (Baujahr 1953). Die erste der neuen Hybridfähren wird voraussichtlich Ende 2020 in Betrieb gehen.

Gesamtkosten: 21,5 Mio. Euro.

Insgesamt wurden 2019 in die Infrastruktur des Nord-Ostsee-Kanals rund 185 Mio. Euro investiert.

-----