



Pressemitteilung

Jahresbilanz Nord-Ostsee-Kanal 2020 **Verkehrszahlen und Stand der NOK-Projekte**

vom 19. Feb. 2021

Im Jahr 2020 wurden insgesamt 73.820.856 Tonnen Ladung auf dem Nord-Ostsee-Kanal transportiert – das sind 11,6 Prozent weniger als im Vorjahr (2019: 83.476.501 t).

Insgesamt haben den Nord-Ostsee-Kanal 2020 25.247 Schiffe befahren. Das sind 12,3 Prozent weniger als 2019 (28.797 Schiffe).

Im Transitverkehr blieb die Schiffsanzahl mit 18.203 Schiffen um 9,3 % unter dem Vorjahreswert (20.069 Schiffe). Es wurden 68.011.315 Tonnen Ladung (2019: 76.810.252) transportiert. Das sind im Vergleich zum Vorjahr 1.866 Schiffe und 8.798.937 Tonnen Ladung weniger.

Im Teilstreckenverkehr, dem Schiffsverkehr zu den Häfen innerhalb des Nord-Ostsee-Kanals, waren 7.044 Schiffe unterwegs (2019: 8.728), die 5.809.541 Tonnen Ladung beförderten (2019: 6.666.249). Die Anzahl der Schiffe ging um 19,3 % zurück und die transportierten Ladungsmengen um 12,3 % auf 5,8 Mio. t.

Die Bruttoreaumzahl im Gesamtverkehr lag 2020 bei 115.535.763 (2019: 127.615.103). Das sog. Mittelschiff fiel mit 4.576 BRZ t etwas größer als im Vorjahr aus (4.432 BRZ).

Der Nord-Ostsee-Kanal war 2020 durch verschiedene Entwicklungen und Rahmenbedingungen geprägt. So litt z.B. seit März die konjunkturelle Entwicklung in Westeuropa und im Ostseeraum insbesondere bis zum Spätsommer unter pandemiebedingten Umsatz- und Produktionseinschränkungen, die sich auch auf die Seetransportnachfrage in Europa auswirkten.

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland fiel nach vorläufigen Berechnungen 2020 um rd. 5 Prozent. Das BIP in Dänemark, Schweden und

**Generaldirektion
Wasserstraßen und
Schifffahrt**
Stabsstelle Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit
Am Propstthof 51
53121 Bonn
www.wsv.de

Claudia Thoma
Pressesprecherin
claudia.thoma@wsv.bund.de
Telefon +49 228 42968-2190
Mobil +49 173/5170639



Finnland fiel zwischen 4 und 5 Prozent. Ähnliche Entwicklungen sind auch in den baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen sowie in Russland zu verzeichnen.

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt: „Pandemiebedingt kam es 2020, vor allem in den ersten beiden Quartalen, in den deutschen Seehäfen zu Rückgängen bei den Umschlagsmengen von ca. 10 Prozent. Die Anläufe zu den Seehäfen gingen in diesem Zeitraum um bis zu 35 Prozent zurück. Hinzu kamen die sehr niedrigen Bunkerpreise. Diese Entwicklungen wirken sich auch auf den Nord-Ostsee-Kanal aus. Die positive Verkehrsentwicklung zum Jahresende hin zeigt, dass der NOK im Transportnetz des europäischen Seeverkehrs weiterhin eine entscheidende Rolle spielt. In Verbindung mit unseren Ausbaumaßnahmen erweist sich der Kanal als absolut zukunftsfähige Wasserstraße.“

Mit der Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums, die Fahrt durch den NOK für die ohnehin belastete Schifffahrt durch einen vorübergehenden Verzicht auf die Befahrungsabgaben attraktiver zu gestalten, erholte sich das Verkehrsgeschehen. Im Ergebnis blieb es bis zum Jahresende mit Rückgängen von ca. 12 Prozent hinter den prognostizierten Erwartungen zurück.

Für den NOK und seine Attraktivität für die Schifffahrt spielt die Höhe der Treibstoffpreise eine entscheidende Rolle. Die Bunkerkosten fielen im ersten Halbjahr 2020 um rund 70 Prozent und erreichten im Sommer einen sehr niedrigen Stand. In Verbindung mit der reduzierten Transportnachfrage wichen deshalb zahlreiche Schiffe im Nord-Ostsee-Verkehr auf die Skagenroute aus.

Der NOK ist auch für die Freizeitschifffahrt eine wichtige Verbindung zwischen Nord- und Ostsee. Dazu Jörg Heinrich, Leiter der Unterabteilung Seeschifffahrt: „Wegen der Pandemie kam es zu einem verspäteten Saisonstart und zu einem stärkeren Verweilen der Wassersportler in heimischen Revieren. Die Anzahl der Sportboote lag deshalb 2020 mit rund 8.900 Fahrzeugen um 25 Prozent unterhalb der des Vorjahreswertes.“

Baumaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal

Schleusenanlage Brunsbüttel, Neubau fünfte Schleusenammer

Zur Begrenzung der Auswirkungen der eingetretenen Verzögerungen wurde mit dem Auftragnehmer für den Schleusenneubau eine Zusatzvereinbarung verhandelt und abgeschlossen. Danach verpflichtet sich der



Auftragnehmer die fünfte Schleusenammer bis Ende 2026 für die Aufnahme des Schiffsverkehrs fertigzustellen. Die Gesamtprojektkosten betragen rund 1,2 Mrd. Euro.

NOK Oststrecke

Der Auftrag für die ersten beiden Lose der Kanalverbreiterung zwischen Großkönigsförde und Schinkel wurde Ende 2019 erteilt. Bis Ende Februar 2020 wurden Rodungsarbeiten durchgeführt. Auf ca. 2 km wurde die Böschung bis in die Nähe des Wasserspiegels abgetragen. Entwässerungseinrichtungen wurden eingebaut und die Böschung dem Ausbauzustand entsprechend profiliert. Anfang Dezember wurde eine temporäre Umschlagstelle in Betrieb genommen, die dazu dient die umliegenden Dörfer verkehrlich zu entlasten. Für die Gesamtmaßnahme wurden im Bundeshaushalt rund 500 Mio. € veranschlagt.

Kanaltunnel

In der Weströhre wurden 2020 die Arbeiten an der Betriebs- und Verkehrstechnik einschließlich der zentralen Steuerung und die Anpassung der Energieversorgung erfolgreich beendet. Nach Abschluss der Inbetriebnahmetests und -prüfungen durch die Baufirma und nach Prüfungen durch das WSA sowie beauftragter Fachleute und Gutachter stellten abschließende Brandversuche in der Weströhre die Funktionsfähigkeit der Sicherheitssysteme unter Beweis. Seit Januar 2021 wird der Verkehr im Gegenverkehr durch die Weströhre geführt.

Bis zur Verkehrsfreigabe beider Röhren in diesem Jahr werden aktuell Restarbeiten in der Oströhre ausgeführt. Das Belüftungssystem in der Oströhre ist auf die Belüftungssteuerung in der Weströhre anzupassen und in die neue Zentrale Leittechnik zu integrieren.

Analog zur Weströhre sind auch in der Oströhre abschließende Inbetriebnahmetests und -prüfungen durch die Baufirma und daran anschließende Prüfungen durch das WSA und beauftragter Fachleute und Gutachter erforderlich. Nach weiteren Brandversuchen in der Oströhre und dem erfolgreichen Abschluss röhrenübergreifender Prüfungen kann der Tunnel für den Verkehr freigegeben werden.

Baukosten Straßentunnel: ca. 90 Mio. EUR.

Levensauer Hochbrücke

Die Restnutzungsdauer der bestehenden fast 130 Jahre alten kombinierten Bahn- und Straßenbrücke läuft 2024 ab. Zur Gewährleistung einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur (Straße, Bahn, Wasserstraße) ist ein Ersatz der vorhandenen Brücke erforderlich. Der Ersatzneubau der Brücke ist auch Voraussetzung für die Beseitigung der Engstelle im Nord-Ostsee-Kanal. So werden Begegnungsverkehre im Brückenbereich ermöglicht.

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Die vorbereitenden Arbeiten zum Ersatzneubau der Hochbrücke Levensau laufen nach Plan. Neben der Herrichtung der Baustraßen und der Vormontagefläche im Norden haben im Januar die Sicherungsarbeiten für das aus artenschutzrechtlichen Gründen (Fledermaushabitat) dauerhaft zu erhaltende Widerlager Süd begonnen. Die bestehende Brücke wird bis zum Bau der neuen Brücke in einem betriebssicheren Zustand gehalten.

Insgesamt wurden 2020 in die Infrastruktur des Nord-Ostsee-Kanals rund 186 Mio. Euro investiert.