



## Jahresbilanz Nord-Ostsee-Kanal 2021!

**Generaldirektion  
Wasserstraßen und  
Schifffahrt**

Stabsstelle Presse- und  
Öffentlichkeitsarbeit  
Am Propsthof 51  
53121 Bonn  
www.wsv.de

Claudia Thoma  
Pressesprecherin  
claudia.thoma@wsv.bund.de  
Telefon +49 228 7090 1010  
Mobil +49 173/5170639

vom 25. März 2022

Das Verkehrsgeschehen am Nord-Ostsee-Kanal nahm im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr wieder Fahrt auf.

Insgesamt wurden 85.222.513 Tonnen Ladung transportiert.

Das sind 15,4 Prozent mehr als im Vorjahr (2020: 73.820.856 t).

27.293 Schiffe haben den Nord-Ostsee-Kanal 2021 insgesamt befahren. Das sind 8,1 Prozent mehr als 2020 (25.247 Schiffe). Besonders ausgeprägt war der Verkehrszuwachs im Transitverkehr, der mit 21.360 Schiffen um 17,3 Prozent angestiegen ist.

Die Bruttoraumzahl lag 2021 bei 132.412.226, im Vorjahr bei 115.535.763 (plus 14,6 Prozent).

Das sog. Mittelschiff war mit einer Bruttoraumzahl von 4.852 erneut größer als in den Vorjahren 2020: 4.576 BRZ, 2019: 4.432 BRZ.

Zu den TOP 3 der Haupttransportrelationen 2021 zählen die Verbindungen zwischen den Häfen in Schweden und den Niederlanden mit 1.246 Schiffsbewegungen, gefolgt von Schweden und Großbritannien bzw. Nordirland (981) sowie Russland und den Niederlanden (848).

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt: „Die Volkswirtschaften in Nordeuropa erholten sich im vergangenen Jahr und wiesen wieder moderate einstellige Wachstumsraten auf. Begünstigt durch die im Jahr 2021 angestiegenen Bunkerpreise hat der Seeverkehr via NOK profitiert. Auch die hohe Frachtraumnachfrage führte nicht nur zu deutlich gestiegenen Frachtraten, sondern machte die





**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

Passage durch den NOK zusätzlich attraktiv. Nicht zuletzt hat auch der Verzicht des Bundes auf die Erhebung der Befahrungsabgabe bis zum Jahresende 2021 zum Verkehrswachstum im Nord-Ostsee-Kanal beigetragen.“

Die Passage von Seeschiffen durch den NOK leistet darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur Minderung der seeschiffsinduzierten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dies zeigen aktuelle Modellberechnungen zur Einsparung solcher Emissionen. So emittiert z.B. ein durchschnittlich großes Container-Feederschiff von rund 11.000 BRZ auf einer typischen Transportrelation zwischen Rotterdam und Danzig bei der Nutzung des kürzeren Weges via NOK etwa 70 Tonnen CO<sub>2</sub> weniger als auf der Route über Skagen.

Schiffstypen, die den NOK 2021 vorrangig genutzt haben:

12.948 Stückgut- und Massengutfrachter, Vorjahr: 10.708, 4.163 Containerschiffe, Vorjahr: 3.726; 3.349 Chemikaliertanker, Vorjahr: 3.354. 2021: 2.820 Spezialfahrzeuge (Bagger, Versorger, Schlepper), Vorjahr: 2.895, 1.973 Tanker, Vorjahr: 2.175.

Im Jahr 2021 haben wieder mehr Sportboote den Nord-Ostsee-Kanal befahren. 2021 waren es 11.048 Sportboote, 2020 8.925.

Der NOK zählt trotz der hohen Verkehrsdichte auf kleinstem Raum zu den sehr sicheren Wasserstraßen. So wurden in 2021 lediglich 63 Fälle von Havarien im Bereich der Schleusen und deren Leitwerken sowie zwischen Schiffen gezählt. Bei einem Verkehrsaufkommen von rund 27.300 Schiffspassagen beträgt damit die Unfallquote lediglich 0,2 Prozent.

Um das Risiko von Anfahrungen der Schleusentore in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau zukünftig weiter zu reduzieren, sind ab dem 1. April 2022 folgende Maßnahmen vorgesehen: Vor dem Einlaufen der Schiffe wird, abhängig von Windstärke und Größe des Schiffes, eine erweiterte Schlepperannahmepflicht angeordnet.

Weiterhin wird vorgeschrieben, dass vor dem Einlaufen der Schiffe in die Schleusen und während der Passage fachkundiges Personal im Maschinenraum der Schiffe anwesend ist. So kann sichergestellt werden, dass bei technischen Ausfällen umgehend auf einen manuellen Betrieb umgestellt werden kann. Regelmäßige Überprüfungen der Schleuseneinlaufgeschwindigkeit ergänzen die neuen Maßnahmen.

Jörg Heinrich, Leiter des Bereichs Seeschifffahrt in der GDWS:

„Die bereits seit 2016 geltende Verpflichtung zu Rückwärtsmanövern vor dem Einlaufen in die Schleusen, zur Erprobung der Funktionsfähigkeit der Maschinenanlage, hat sich hervorragend bewährt. Sie soll jetzt verbindlich und dauerhaft in die Seeschifffahrtsstraßenordnung aufgenommen werden.“



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

Bei den Bauarbeiten zu den großen Infrastrukturprojekten am Nord-Ostsee-Kanal – u.a. fünfte Schleusenammer Brunsbüttel, Ausbau der Oststrecke, Levensauer Hochbrücke – gibt es gute Baufortschritte. Insgesamt wurden im Jahr 2021 rund 250 Mio. Euro in den Erhalt und Ausbau des Kanals investiert.

-----